

**Piotr RaPiński**

# **NiegościNNe Niebo**

**4 Mieszana Dywizja Lotnicza**

**1944-1945**



© Copyright

Wydawnictwo Napoleon V  
Oświęcim 2019  
Wszelkie Prawa Zastrzeżone

**Redakcja:**

Artur Gajewski

**Redakcja techniczna:**

Mateusz Bartel

**Recenzja:**

dr hab. inż. Krzysztof Melski

Dystrybucja: ATENEUM [www.ateneum.net.pl](http://www.ateneum.net.pl)  
Pełna lista wydanych publikacji i sprzedaż detaliczna:  
[www.napoleonv.pl](http://www.napoleonv.pl)



Numer ISBN: 978-83-8178-156-5

**Piotr RaPiński**

# NiegościNNe Niebo

**4 Mieszana Dywizja Lotnicza 1944-  
1945**

**OŚWIĘCIM 2019**



# Spis treści

<b>Wstęp</b> .....	7
<b>Rozdział I</b>	
<b>Przed powstaniem „skrzydlatej dywizji”</b> .....	11
<b>General Berling i jego pogląd na lotnictwo</b> .....	11
<b>Rozbudowa ludowego lotnictwa i szkolenie personelu</b> .....	18
<b>Relacje pomiędzy personelem polskim i sowieckim</b> .....	27
<b>1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” – przed powstaniem</b>	
<b>1 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej</b> .....	32
<b>2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków” – przed powstaniem</b>	
<b>1 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej</b> .....	39
<b>3 Pułk Lotnictwa Szturmowego – przed powstaniem 1 Polskiej</b>	
<b>Mieszanej Dywizji Lotniczej</b> .....	46
<b>103 Samodzielna Eskadra Lotnictwa Łącznikowego</b> .....	49
<b>Rozdział II</b>	
<b>„Malutkie” i „garbate”</b>	
<b>– wyposażenie „skrzydlatej dywizji”</b> .....	65
<b>Radziecki sprzęt lotniczy informacje ogólne</b> .....	65
<b>Samoloty szkolne i wielozadaniowe</b> .....	69
<b>Samoloty myśliwskie</b> .....	84
<b>Samoloty szturmowe</b> .....	99
<b>Samoloty zdobyczne</b> .....	102
<b>Uzbrojenie strzeleckie</b> .....	106

<b>Uzbrojenie podwieszane .....</b>	<b>112</b>
-------------------------------------	------------

## Spis treści

**Rozdział III**

<b>„Od pierwszej do czwartej” .....</b>	<b>147</b>
---	------------

<b>Utworzenie 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej .....</b>	<b>147</b>
---	------------

<b>Sytuacja polityczno-wojskowa .....</b>	<b>150</b>
---	------------

**Działania bojowe 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej we wrześniu 1944 r. 154**

<b>Październik 1944 r. ....</b>	<b>171</b>
---------------------------------	------------

**Rozdział IV**

**„Warszawa na kursie bojowym!” – działania 4 MDL**

<b>w rejonie stolicy .....</b>	<b>189</b>
--------------------------------	------------

<b>Powstanie dywizji .....</b>	<b>189</b>
--------------------------------	------------

<b>Działania bojowe 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej w listopadzie 1944 r. ....</b>	<b>191</b>
--	------------

**Działania 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej w miesiącu grudniu 1944 r. 198**

<b>Działania dywizji w styczniu 1945 r. ....</b>	<b>203</b>
--	------------

**Rozdział V**

**„W legowisku faszystowskiej bestii”**

<b>– 4 MDL w walkach o Berlin .....</b>	<b>223</b>
---	------------

<b>W boju o Szczecinek i Złocieniec .....</b>	<b>223</b>
---	------------

<b>Marsz ku morzu .....</b>	<b>250</b>
-----------------------------	------------

<b>Kierunek Berlin .....</b>	<b>269</b>
------------------------------	------------

<b>Powojenny epilog</b> .....	<b>301</b>
<b>Zakończenie</b> .....	<b>331</b>
<b>Bibliografia</b> .....	<b>335</b>

## Wstęp

**H**istoria polskiego lotnictwa wojskowego w okresie II Wojny Światowej jest jedną z najbardziej pasjonujących kart w dziejach polskiego oręża, nierozzerwalnie związanych z dziejami państwa polskiego. Lotnictwo polskie działało aktywnie w obronie państwa polskiego we wrześniu 1939 r., następnie wzięło udział w walkach na terenie Francji, jednakże największe sukcesy polskich lotników miały miejsce na terenie Wielkiej Brytanii, gdzie po raz kolejny odtworzono polskie lotnictwo wojskowe, tym razem u boku Brytyjczyków.

W okresie PRL dużo miejsca w historiografii i literaturze wspomnieniowej poświęcano tematowi, który dzisiaj jest praktycznie kompletnie zapomniany – tematem tym jest działalność „ludowego” lotnictwa polskiego utworzonego w ramach „armii Berlinga”. W zasadzie badania i zainteresowanie tym wątkiem historii polskiego lotnictwa, w zasadzie „urwało się” na przełomie lat 80., i 90. Powody takiego stanu rzeczy są dość oczywiste – po latach komunistycznych rządów, wreszcie można było otwarcie mówić o Polskich Siłach Zbrojnych na Zachodzie, o działającej na terenie okupowanego kraju Armii Krajowej, zaczęły pojawiać się pierwsze publikacje dotyczące podziemia niepodległościowego, które po zakończeniu wojny kontynuowało walkę z komunizmem. Równocześnie w Polsce zaszły również daleko idące przemiany – nasze państwo stało się członkiem NATO i Unii Europejskiej. W tym samym czasie zaczęli umierać ostatni weterani II Wojny Światowej. W 2000 r. zmarł płk. pil. Edward Chromy. W 2015 r. zmarł inny lotnik „ze wschodu” Mieczysław Podgórski. Niestety, wraz z ich śmiercią zatarciu uległo wiele cennych dla historyka informacji.

Tymczasem dzieje „ludowego” lotnictwa polskiego są równie pasjonujące jak jednostek utworzonych na terenie Wielkiej Brytanii i Francji. Zainteresowanie autora niniejszego opracowania działaniami jednostek lotniczych sformowanych na wschodzie trwa od kilku lat. Nie jest to pierwsza próba przedstawienia możliwie pełnego obrazu działań jednostek lotniczych stworzonych na terenie ZSRR, w 2017 r. ukazała się drukiem monografia poświęcona 1 Pułkowi Lotnictwa Myśliwskiego

„Warszawa” w latach 1943 – 1945. Podczas gromadzenia materiałów archiwalnych, autorowi udało się zgromadzić znacznie więcej dokumentów, niż wymagało tego stosunkowo dokładne omówienie działań jednego z kilku pułków lotniczych.

Celem niniejszej pracy nie jest udowadnianie, że „ludowe” lotnictwo polskie powinno być uznawane za część historii polskiego wysiłku wojennego. Praca

#### Wstęp

ma przybliżyć działania 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej, przemianowanej jesienią 1944 r. na 4 Mieszaną Dywizję Lotniczą. Szlak bojowy jednostki obejmuje walki w rejonie Warszawy, udział w przełamaniu frontu podczas styczniowej ofensywy Armii Czerwonej, działania bojowe na Pomorzu oraz udział w szturmie Berlina i walk na terenie Brandenburgii. Mimo, iż w okresie PRL pojawiło się wiele opracowań dotyczących tej konkretnej jednostki, to jednak odczuwalny jest obecnie brak w miarę dokładnego omówienia historii dywizji, a także wykorzystywanego przez nią sprzętu. Oczywiście, niniejsze opracowanie nie pretenduje do miana wyczerpującego omówienia działań bojowych prowadzonych przez 4 MDL w czasie II Wojny Światowej – podczas gromadzenia materiałów i tworzenia pracy należało rozwiązać liczne problemy. Do najważniejszych z nich należały:

- brak dokumentacji archiwalnej dotyczącej 3 PLSz i 2 PNB „Kraków”, oraz 103 Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Łącznikowego, uniemożliwiło to min., odtworzenie obsady personalnej poszczególnych par i kluczy, a także dotarcie do informacji na temat numerów bocznych samolotów, określenie ilości lotów bojowych, rozpoznawczych i szkoleniowych wykonanych przez poszczególnych pilotów, nawigatorów i strzelców pokładowych,
- zły stan oryginalnej dokumentacji archiwalnej, zgromadzonej w Centralnym Archiwum Wojskowym, która w wielu przypadkach była nieczytelna, czy to ze względu na uszkodzenie mikrofilmu, czy niewłaściwe ustawienie taśmy fotograficznej podczas fotografowania dokumentów,
- znaczne trudności językowe, wynikające z faktu, iż dokumenty w przeważającej większości były stworzone w języku rosyjskim, a tylko nieliczne z nich zostały napisane po polsku,
- konieczność oparcia się na opracowaniach stworzonych przed 1989 r., w których chwilami trudno było odróżnić fakty od propagandy.

W treści pracy można napotkać na sformułowania, które dla czytelnika nie obeznanego z terminologią lotniczą stosowaną w jednostkach „ludowego” lotnictwa mogą budzić wiele wątpliwości.



Jednym z nich jest określenie „samolotolot” – odnosi się ono do ilości lotów wykonanych w danym czasie (zazwyczaj w ciągu dnia, tygodnia lub miesiąca) przez jeden samolot lub załogę. Kolejnym jest nieznanym określeniem, przywoływanym czasami w tekście jest „linia styczności bojowej”, w skrócie LBS. Linia styczności bojowej, jest miejscem w którym na linii frontu, dochodzi do walki pomiędzy oddziałami własnymi i siłami nieprzyjaciela. Co zrozumiałe termin ten zazwyczaj pojawia się w kontekście działań 3 PLSz, który miał za zadanie udzielać bezpośredniego wsparcia własnym oddziałom.

Praca została podzielona na kilka rozdziałów. W pierwszym z nich przybliżone zostało formowanie 1 i 2 Pułku, oraz szkolenie obu jednostek, które odbywało się na terenie ZSRR. W drugim rozdziale znalazły się informacje dotyczące wyposażenia, które otrzymały obie jednostki, w tym także broni pokładowej montowanej na samolotach myśliwskich Jakowlewa i szturmow-

Wstęp

9

cach Il-2. Po krótko opisane zostały również samoloty szkolne i zdobyczne, znajdujące się na wyposażeniu 1, a potem 4 MDL. W kolejnych rozdziałach zostały omówione działania bojowe dywizji, aż do zakończenia wojny i nadania jej nazwy wyróżniającej „Pomorska”. Nie chcąc sztucznie wydłużać, i tak już dość obszernej pracy, nie zostały w niej zawarte informacje dotyczące pracy polityczno-wychowawczej, prowadzonej w ramach dywizji, przypadkach naruszenia dyscypliny, wypadkach śmiertelnych, dezercjach i innych wypadkach będących przedmiotem dochodzeń sądów wojskowych działających w czasie wojny. Decyzja ta wynika z faktu, iż podobnych wypadków było na tyle dużo, że konieczne jest stworzenie odrębnego opracowania dotyczącego tylko pracy polityczno-wychowawczej, i licznych porażek jakich doświadczyli oficerowie polityczni służący w 4 MDL.

Celowym zabiegiem było również odstępianie od zaprezentowania wybranych życiorysów lotników służących w dywizji. Ich umieszczenie w niniejszym opracowaniu nie tylko znacząco wydłużyłoby pracę, ale wymagałoby także omówienia organizacji i funkcjonowania „ludowego” lotnictwa polskiego w okresie PRL, a także choćby pobieżnego omówienia funkcjonowania Polskich Linii Lotniczych „LOT”, w których po zakończeniu wojny, wielu lotników podjęło pracę zarobkową, w charakterze członków personelu latającego, biurowego i naziemnego.

Podsumowując, praca ta jest kolejnym krokiem przybliżającym miłośników polskiego lotnictwa do obiektywnej prawdy o działaniach, funkcjonowaniu i możliwościach jednostek „ludowego” lotnictwa polskiego podczas II Wojny Światowej. Oczywiście nie wyczerpuje ona

całkowicie tematu, który nie był przedmiotem badań historycznych przez ostatnich kilkanaście lat. W tym czasie okazywały się głównie nieliczne artykuły dotyczące biografii poszczególnych pilotów, zdarzało się również, że w prasie lotniczej np., w czasopiśmie „Gapa” zamieszczano przedruki wspomnień lotników, publikowane wcześniej w „Skrzydlatej Polsce”. Niestety, dopiero w 2017 r., na rynku pojawiła się praca *1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” 1943 – 1945*<sup>1</sup>, która przybliżyła działania jednostek ludowego lotnictwa polskiego. Wcześniej, polscy historycy podchodzili do tematu dość niechętnie, co zmusza historyków do opierania się na wydawanych w latach 60., 70., i 80., pracach polskich historyków, takich jak Izydor Koliński, Czesław Krzemiński, Kazimierz Sławiński, czy tworzący w latach 50., Marcin Monis. Oprócz tego można natrafić jeszcze na monografie poświęcone poszczególnym typom samolotów wykorzystywanych przez 4 MDL, jednakże prace te były przygotowane raczej z myślą o modelarzach – stąd np., duża ilość barwnych grafik przedstawiających malowanie poszczególnych maszyn, niż historykach.

Korzystając z okazji autor pragnąłby również podziękować osobom, bez których niniejsza praca nie powstałaby. W pierwszym rzędzie, podziękowania należą się pani Urszuli Miśkiewicz, pracownikom Centralnego Archiwum

#### Wstęp

Wojskowego w Warszawie, pracownikom Oddziałowego Biura Udostępniania Akt Łódzkiego oddziału Instytutu Pamięci Narodowej, całej społeczności skupionej wokół Muzeum Dywizjonu 303 im. ppłk. pil. Jana Zumbacha w Napoleonie koło Częstochowy, recenzentom, rodzinie pana płk. pil. Edwarda Chromego oraz wszystkim przyjaciółom, którzy podczas pracy nad książką służyli radą i dobrym słowem.

---

<sup>1</sup> P. Rapiński, *1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” 1943 – 1945*, Oświęcim 2018.

# Rozdział I

## *Przed powstaniem „skrzydlatej dywizji”*

### *Generał Berling i jego pogląd na lotnictwo*

Formowanie i działalność bojowa 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej są nierozłącznie związane z powstaniem 1 Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki, oraz 1 Armii Wojska Polskiego, dowodzonej przez generała Zygmunta Berlinga. Obecnie gen. Berling jest postrzegany, przez wielu współczesnych historyków, jako renegat i zdrajca. Obraz ten nie jest jednak do końca prawdziwy. Berling, jako przedwojenny oficer bardzo blisko związany z obozem piłsudczykowskim jest postacią wielowymiarową, która wymyka się prostym ocenom.

Nie ulega natomiast wątpliwości, że przed stworzoną przez siebie armią, generał postawił kilka poważnych celów. Część z nich miała charakter polityczny, inne zaś należy rozpatrywać jedynie pod względem wojskowym. Zgodnie z planami generała, polskie jednostki wojskowe formowane na wschodzie miały za zadanie przejąć władzę w wyzwolonej spod niemieckiej okupacji Polsce, i stworzyć podstawy nowego systemu politycznego, w którym dominującą rolę odegrała by ściśle związana z ZSRR armia<sup>2</sup>. Przeciwno takiemu rozwojowi sytuacji zdecydowanie wystąpili działacze komunistyczni, skupieni wokół Centralnego Biura Komunistów Polskich<sup>3</sup>.

Oczywiście droga do takiej wizji współpracy z Sowietami nie była prosta. Berling zaczął współpracę z komunistami już podczas pobytu w niewoli, w której nawiązał kontakt z byłymi członkami KPP. Były dowódca stacjonującego w Wilnie pułku piechoty podzielał niezadowolone przebywających w obozie komunistów, ze zniszczenia stworzonego przy wsparciu władz obozowych „czerwonego kącika”<sup>4</sup>. Trzeba przyznać, że podobne załamanie wśród przebywających w niewoli oficerów nie było odosobnionym przypadkiem. Dobrym

---

<sup>2</sup> P. Rapiński, *1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” w latach 1943 – 1945*, Oświęcim 2018, s. 97.

<sup>3</sup> Ibidem.

<sup>4</sup> Z. Berling, *Wspomnienia. Z łagrów do Andersa*, Warszawa 1990, s. 65.

przykładem jest np., postać Mikołaja Arciszewskiego, lewicującego dziennika-

rza, który po wkroczeniu oddziałów niemieckich do ZSRR zdecydował się na wstąpienie do Armii Czerwonej i podjęcie działalności wywiadowczej na korzyści Sowietów.

Konflikt doprowadził do upadku koncepcji politycznej gen. Berlinga, która w pewnym stopniu została „odtworzona” pod koniec istnienia systemu komunistycznego w Polsce, za sprawą gen. Wojciecha Jaruzelskiego, który skupił w swoim ręku pełnię władzy politycznej (min., jako szef Wojskowej Rady Ocalenia Narodowego) i wojskowej. Pomimo porażki koncepcji politycznej Berlinga, trzeba przyznać, że pod względem wojskowym, zadania jakie postawiono przed „ludowym” Wojskiem Polskim zostały w pełni zrealizowane.

Pierwszym celem było wyzwolenie ziem polskich spod okupacji – oczywiście podobne działania nie mogły być wykonane samodzielnie – kluczową rolę odegrała tu Armia Czerwona, która począwszy od lata 1943 (zakończona zwycięstwem Sowietów bitwa na Łuku Kurskim), znajdowała się w ofensywie. Kolejnym celem było stworzenie przeciwwagi dla Polskich Sił Zbrojnych działających przy legalnym rządzie polskim na emigracji. Również ten cel udało się zrealizować. Kolejną kwestią, było stworzenie nowoczesnego wojska, zdolnego do skutecznego radzenia sobie na polu walki. Armia ta miała stanowić nie tylko o bezpieczeństwie nowego państwa polskiego, ale także stać się jednym z najważniejszych elementów nowego ustroju politycznego. By zrealizować to zadanie „ludowe” Wojsko Polskie musiało być armią nowoczesną, wyposażoną w setki pojazdów pancernych, armat, karabinów maszynowych, moździerzy i innego nowoczesnego sprzętu.

Działania „ludowego” WP okazały się pod wieloma względami... nieudane. Generał Berling odnotował trzy poważne porażki – pierwszy raz w bitwie pod Lenino, drugi raz podczas walk w rejonie Dębina. Ostatnią porażką wojskową Berlinga były walki w rejonie Warszawy i nieudana próba przyjscia z pomocą Powstaniu Warszawskiemu. Dlaczego Berling okazał się niezbyt skutecznym dowódcą? Odpowiedź wydaje się dość prosta – po pierwsze, w II Rzeczypospolitej Berling zakończył karierę wojskową na stanowisku dowódcy pułku, po drugie, wiadomości i wiedza wojskowa Berlinga w latach 1940 – 1943 była dość ograniczona, brakowało kogoś kto mógłby sprawdzić jego zdolności i wiedzę. Co gorsza generał otrzymał swój stopień wojskowy bardzo szybko. W momencie wstąpienia do armii gen. Władysława Andersa, Berling był tylko, albo aż, podpułkownikiem. W chwili gdy 1 Dywizja Piechoty im. Tadeusza Kościuszki składała przysięgę w Sielcach nad Oką, Berling był już generałem. Do sprawowania tej funkcji nie miał żadnych predyspozycji fachowych. W latach 30., przyszedł generał na krótko trafił do Wyższej Szkoły Wojennej. Z tego okresu zachowały się

opinie na temat ówczesnego podpułkownika. Wykładowcy pisali o Berlingu:

*Bardzo dobry oficer. Charakter spokojny i pewny. Pracowity, sumienny, jednak nieco powolny. Doświadczony, ma praktykę w dowodzeniu. – Posiada sąd, decyzję i zimną krew. – Czasami brak mu giętkiego umysłu. – Nie osiągnął takich rezultatów, jakich można się było spodziewać po jego lokacie, osiągniętej przy egzaminie wstępnym*<sup>5</sup>.

W tym samym dokumencie znajduje się także kolejna opinia:

*Bardzo dobra. Indywidualność silna, duża energia i inicjatywa, opanowany, stanowczy, bardzo ambitny w pracy. Oficer zdolny o zdrowym umyśle taktycznym. Samodzielny, dużym zmysł organizacyjny i kierowniczy*<sup>6</sup>.

Niewątpliwie obie opinie dużo mówią o mianowanym później generałem oficerze. Berling podczas swojego pobytu w ZSRR został wytypowany na „pierwszego zdrajcę”. Oczywiście nie był jednym kandydatem do odegrania kierowniczej roli, ale ostatecznie to właśnie jego wybrały władze sowieckie. W tej sytuacji zdegradowanie go do roli oficera sztabowego, w armii Andersa musiało okazać się bolesne. O generale Andersie Berling wypowiadał się bardzo krytycznie. Trzeba przyznać, że Anders również nie pozostawał mu dłużny:

*W tym czasie wynikła sprawa ppłk. Berlinga. Od gen. Boruty – Spiechowicza otrzymałem depezę, wysłaną już z miejscowości Dżałal – Abad, nowego miejsca postoju 5-ej dywizji piechoty. Gen. Boruta prosił o natychmiastowe zabranie z dywizji i ukaranie ppłk. Berlinga za wysoce niewłaściwe zachowanie w stosunku do dowódcy dywizji. Sprawa była o tyle nie jasna, że w swoim czasie gen. Boruta usilnie domagał się mianowania ppłk. Berlinga szefem sztabu swojej dywizji. Zgodziłem się wtedy na to niechętnie, ze względu na postawę ppłk. Berlinga wobec władz sowieckich. Wspomniałem już, że ppłk. Berling jeszcze w okresie przyjaźni sowiecko – niemieckiej zgłaszał się na służbę do armii czerwonej. Nasze ciężkie położenie w Rosji sowieckiej nie pozwoliło na najodpowiedniejszy krok: usunięcie. W czasie raportu ppłk. Berling stwierdził, że jego nieporozumienia z gen. Boruta były natury osobistej. Ukaralem go aresztem domowym i przenieśliem na stanowisku dowódcy bazy w Krasnowodzku, skąd zresztą później, w sierpniu 1942, zdezerterował kradnąc powierzone sobie dokumenty i papiery.*

*Ppłk Berling wiedział o nurtującym mnie ciągle niepokoju i o moich wysiłkach aby odnaleźć 11.000 zaginionych oficerów. Zupełnie*

---

<sup>5</sup> Wojskowe Biuro Historyczne, Centralne Archiwum Wojskowe, sygn. WSWoj. I.340.I.232, k. 2.

<sup>6</sup> Ibidem.

*nieoczekiwanie zaproponował mi, że zajmie się tą sprawą pod warunkiem awansowania go na stopień generała. Odrzuciłem jego propozycję. Czulem instynktownie, że jest to posunięcie uplanowane przez władze sowieckie, że oczywiście mowy nie ma o szukaniu przez Berlinga oficerów, że chodzi tylko o mianowanie Berlinga generałem, właśnie przez prawowite władze polskie*<sup>7</sup>.

W odpowiedzi na zarzuty sformułowane przez gen. Andersa, mianowany generałem przez stronę sowiecką Berling twierdził, że przyszły dowódca II Korpusu Polskich Sił Zbrojnych, zorganizował siatkę agenturalną złożoną z przedstawicieli Oddziału II, której celem była fizyczna likwidacja „niewygodnego” dla Andersa i jego „kliki” oficera. Z perspektywy czasu trudno domniemywać jak w rzeczywistości wyglądał konflikt obu oficerów. Najbardziej prawdopodobne wydaje się jednak, że Anders nie był tak diaboliczną postacią, jak chciałby tego Berling.

Konflikt pomiędzy podpułkownikiem i generałem miał zresztą znacznie bardziej solidne podstawy i sięgał wydarzeń majowych 1926 roku. Wówczas to Berling należał do grona oficerów, którzy zdecydowanie poparli przewrót wojskowy dokonany przez Józefa Piłsudskiego. Berling należał zresztą do grona oficerów, którzy głośno wyrażali poparcie dla nowego systemu politycznego, opartego na kadrach wywodzących się z Legionów Polskich. Władysław Anders od samego początku był jednym z najważniejszych przedstawicieli wrogiego obozu – podczas wojskowego puczu zorganizowanego przez odsuniętego od władzy politycznej i wojskowej Piłsudskiego opowiedział się po stronie legalnego rządu, przy którym pozostał aż do końca.

Piłsudski od samego początku dążył do odpolitycznienia wojska docenił sprawne działania Andersa, którego awanse były przez kilka lat blokowane przez nadgorliwych przedstawicieli obozu piłsudczykowskiego<sup>8</sup>. Jednakże osobiste interwencje Piłsudskiego nie miały większego znaczenia dla wielu nadgorliwych dawnych legionistów. Berling jako weteran Legionów i zdeklarowany piłsudczyk miał pełne podstawy by odczuwać silną niechęć wobec Andersa. Jako osoba dobrze poinformowana – był jednym z pierwszych oficerów, którzy spotkali się z Andersem po jego zwolnieniu z więzienia, doskonale wiedział o niechęci jaką generała Andersa darzy zaplecze polityczne premiera i ówczesnego Naczelnego Wodza, generała Władysława Sikorskiego. W oparciu o wspomnienia samego Andersa można zaryzykować stwierdzenie iż jedną z przyczyn konfliktu

---

<sup>7</sup> W. Anders, *Bez ostatniego rozdziału. Wspomnienia z lat 1939 – 1946*, Warszawa 1988, s. 111-112.

<sup>8</sup> R.M. Watt, *Gorzka chwala. Polska i jej los 1918 – 1939*, Warszawa 2005, s. 217.

między generałami, był niechętny stosunek Andersa do bliskiego współpracownika Sikorskiego, profesora Stanisława Kota, ambasadora RP w ZSRR.

Kot był jednym z ludzi odpowiedzialnych za przeprowadzenie akcji „oczyszczania armii” z oficerów sanacyjnych. Na zachodzie działania te przybrały bardzo niepokojące rozmiary – już we Francji bardzo wielu oficerów, którzy w okresie rządów sanacyjnych zajmowali eksponowane stanowiska sztabowe i ministerialne zostało obarczonych winą za wrześniową porażkę i nie dopuszczonych do podjęcia służby w odbudowywanej armii polskiej. Jednym z potraktowanych w ten sposób oficerów był generał pil. inż. Ludomił Rayski, wieloletni dowódca polskiego lotnictwa.

Tworzenie specjalnych obozów dla „nieprawomyślnych” oficerów wzbudziło niezadowolenie dopiero gdy Sikorski i jego rząd znaleźli się w Wielkiej Brytanii. Nie oznaczało to bynajmniej, że „sanacyjni” oficerowie zostali masowo przyjęci do Polskich Sił Zbrojnych. Podobne działania próbował narzucić gen. Andersowi prof. Kot, który jako ambasador RP w ZSRR występował w imieniu rządu Sikorskiego. Anders opisał następującą rozmowę przeprowadzoną z ambasadorem:

*Spotkanie moje z prof. Kotem odbyło się w gmachu ambasady polskiej, tym samym, gdzie do r. 1939 mieściła się zawsze nasza ambasada i gdzie po zawarciu paktu sowiecko – niemieckiego urzędowała ambasada niemiecka. Prof. Kot wręczył mi serdeczny list od Prezydenta z 1 września 1941 oraz nie mniej serdeczny list od gen. Sikorskiego, który zawierał również ścisłe instrukcje postępowania. Byłem uradowany, gdyż instrukcje te, zarówno co do utrzymania wyraźnie niepodległościowej postawy jak co do użycia wojska, szły całkowicie po mojej myśli.*

*Prof. Kot był niezwykle uprzejmy, i wydawało się, że współpraca nasza ułoży się jak najbardziej harmonijnie. Jednak już przy pierwszym spotkaniu miałem z nim starcie, gdy zażądał usunięcia z wojska wszystkich oficerów legionowych. Oświadczyłem mu, że przy tworzeniu wojska przyjąłem zasadę: odrzucimy wszystko co nas dzieli i bierzmy wszystko co nas łączy w pracy i w walce o wolność i niepodległość Polski. Jednocześnie zastrzegłem wyraźnie, że jeżeli chce mieć ze mną dobre stosunki, nie może się mieszać do spraw wojskowych. Poza tym rozmowa zakończyła się w nastroju przyjaznym.*

*Po kilku dniach przyszli do mnie staruszek prof. Stanisław Grabski i były członek PPS Jan Szczyrek. Przyszli w tej samej sprawie, tj. z wezwaniem abym całkowicie usunął z wojska tzw. sanację oraz wszystkich oficerów legionowych. Zwróciłem im uwagę, że w r. 1926 byłem do ostatka przy Prezydencie i rządzie Witosa, że mimo całej mojej sympatii dla Piłsudskiego białem się przeciwko niemu, bo tak nakazywała*



*mi przysięga żołnierska. Dziś nie mogę usuwać kolegów, którzy walczyli w r. 1939 i przeszli tę samą gehennę co ja. Zdaniem moim, w ramach wojska powinien znaleźć się każdy, kto chce się bić o Polskę*<sup>9</sup>.

Walka z oficerami legionowymi, była na rękę Sowiecom, którzy mogli by później wykorzystać podziały wśród przebywających na terenie ZSRR Polaków we własnej propagandzie. Ponadto umożliwienie przeprowadzenie podobnych działań samym Polakom znacznie ułatwiało zadanie Sowiecom, którzy traktowali „legionistów” jako głównego przeciwnika. Kolejną kwestią pozostaje osoba Berlinga – w przypadku zrealizowaniu pomysłu prof. Kota, Berling nie otrzymałby zgody na rozpoczęcie służby w armii Andersa, co stałoby się podstawą do wywołania dyplomatycznego skandalu. Sytuacja uległa zmianie po ewakuacji armii Andersa do Iranu – wówczas to Berling zdecydował się na dezercję i dołączenie do grona pozostałych na terenie ZSRR komunistów, skupionych wokół Wandy Wasilewskiej.

Wasilewska od samego początku nie ufała Berlingowi i oficerom przedwojennego Wojska Polskiego. Wśród ludzi, których uznawano za niegodnych zaufania, ale koniecznych do stworzenia podstaw nowej armii był człowiek, który miał odpowiadać za stworzenie nowego lotnictwa polskiego, por. obs. Tadeusz Wicherkiewicz. Wicherkiewicz jest pod wieloma względami postacią tragiczną, nie ulega jednak wątpliwości, że jako oficer Wojska Polskiego i bliski współpracownik Berlinga z okresu pobytu w „wili szczęścia”, stał się, w najlepszym przypadku, sowieckim agentem i przyjacielem generała.

Prawdopodobnie z tego względu Berling już podczas formowania 1 Dywizji Piechoty, doprowadził do stworzenia w jej składzie Samodzielnej Eskadry Myśliwskiej, zadbał również o przydzielenie jednostce samolotów łącznikowych Po-2. Świadczy to o dużym znaczeniu jakie do działań lotniczych przywiązywał generał. Oczywiście jednostki lotnicze tworzone w ramach Ludowego Wojska Polskiego na terenie ZSRR miały stanowić dokładną kopię oddziałów sowieckich.

Nie chodziło tylko o przyjęcie sowieckich regulaminów i sprzętu, ale także o nadanie oddziałom odpowiedniego charakteru. Przedstawiciele Związku Patriotów Polskich wprowadzili do jednostek lotniczych weteranów Brygad Międzynarodowych – min., Józefa Welkera, który pełnił funkcję oficera politycznego. Indoktrynacja personelu latającego szła jednak dość opornie<sup>10</sup> i nie przyniosła oczekiwanych rezultatów – po dotarciu do Polski piloci wykorzystywali radiostacje pokładowe do

---

<sup>9</sup> W. Anders, op. cit., s. 68.

<sup>10</sup> B. Moryc, *Praca oświatowa i polityczno – wychowawcza w ludowym lotnictwie polskim w latach 1943-1945*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy”, nr. 2/1967, s. 62 – 68.

słuchania zachodnich rozgłośni <sup>11</sup>, a wkrótce po zakończeniu wojny wielu lotników planowało, lub zdecydowało się na ucieczkę na zachód. Już po wkroczeniu jednostek polskiego lotnictwa na ziemie polskie doszło do co najmniej jednej udokumentowanej dezercji z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Wielu pilotów jednostki, którzy mieli korzenie żydowskie zdecydowało się na emigrację do Izraela. Inni weterani pierwszego okresu istnienia ludowego lotnictwa, nawet jeśli po wojnie pozostali w szeregach LWP musieli liczyć się z różnymi trudnościami – jeden z najbardziej zasłużonych oficerów 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”, płk. obs. Danielak był obiektem zdecydowanego ataku ze strony przełożonych, którzy starali się usunąć go z wojska <sup>12</sup>. Ostatni wspomniany przypadek był o tyle zaskakujący, że podczas sowieckiej okupacji kresów wschodnich, Danielak był uznawany za godnego zaufania, a jego ojciec był przed wojną członkiem partii komunistycznej. Podobna biografia powinna zapewnić „spokój”, tymczasem Danielak stał się ofiarą czystki zorganizowanej przez własnych przełożonych, w imię bliżej nie zrozumiałych zasad.

Należy natomiast podkreślić, że ludowe lotnictwo od samego początku swojego istnienia było oszczędzane. Generał Berling, jako dowódca dywizji, a później 1 Armii Wojska Polskiego, starał się by podległe mu jednostki nie brały udziału w szczególnie trudnych bitwach i potyczkach, które mogłyby uwidocznic braki w wyszkoleniu i zaopatrzeniu polskich oddziałów. Znaną kwestią jest otwarty sprzeciw Berlinga wobec skierowania 1 Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki do walk o Smoleńsk – przy tej okazji generał wykazał się sporą erudycją i pomysłowością.

Podobnie prezentowała się sytuacja z jednostkami ludowego lotnictwa – generał starał się, aby możliwie długo przeciągnąć okres szkolenia dwóch polskich pułków, a także aby przychodzący na stanowiska dowódcze oficerowie sowieccy zdawali sobie sprawę, że mają do odegrania rolę twórców polskiego lotnictwa. Jednocześnie, przynajmniej początkowo Berlingowi zależało aby stanowiska dowódców jednostek lotniczych zajmowali oficerowie, którzy choć trochę znają język polski. Z tego względu, pierwszym dowódcą 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, jeszcze w czasie gdy zamierzano sformować tylko „Samodzielną Eskadrę”, został posługujący się dość dobrze językiem polskim oficer sowiecki – kpt. pil. Wacław Czesław

---

<sup>11</sup> K. Rutenberg, *Kierunek był jasny. Wspomnienia chorążego pilota 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”*, Warszawa 2014, s. 52.

<sup>12</sup> P. Rapiński, *Aleksander Danielak – od kaprała do pułkownika Ludowego Lotnictwa Polskiego*, w: *Bohaterowie drugiego planu. Materiały zebrane i przygotowane z okazji konferencji popularnonaukowej poświęconej przeszłości lotnictwa z cyklu „Historia Skrzydłami Malowana” pod patronatem prezydenta Koszalina, Koszalin, 8-9 czerwca 2018 r.*, Warszawa 2018, s. 189 – 205.

Kozłowski. Jeden z młodych lotników przydzielonych do eskadry, Edward Chromy wspominał go w następujący sposób:

*Czesław Kozłowski, Polak urodzony w ZSRR, wnuk zesańca z 1863 roku, świetnie władał polskim językiem i miał ujmujący, bezpośredni sposób bycia. Z miejsca zapalał do niego sympatią, wyczuwając w nim doświadczonego pilota i dowódcę z prawdziwego zdarzenia. Jak się później okazało, nasze pierwsze wrażenie było całkowicie uzasadnione. Kozłowski miał duże doświadczenie bojowe, cieszył się szacunkiem i poważaniem radzieckich oficerów instruktorów.*

*[...] Kozłowski niedługo dowodził naszą eskadrą, pozostał jednakże na zawsze w pamięci pierwszej grupy adeptów lotnictwa przybyłej do Grigoriewskoje. Pozostał w pamięci nie tylko jako świetny dowódca, energiczny organizator, doświadczony pilot, ale i jako patriota. Nieraz prowadząc z nami rozmowy nadmieniał, że jego marzeniem jest wrócić do Polski na uzbrojonym samolocie. Do Polski, której nigdy nie widział, a znał jedynie z opowiadań dziadka powstańca<sup>13</sup>.*

Po śmierci Kozłowskiego w wypadku lotniczym jego miejsce zajął por. Wicherkiewicz, który jednocześnie przechodził przeszkolenie z zakresu pilotaż, a także prowadził dość aktywne życie towarzyskie<sup>14</sup>. Było to tym łatwiejsze, że w pobliżu Grigoriewskoje, gdzie stacjonowała eskadra, a później pułk, znajdował się obóz sielecki, w którym wprost roilo się od młodych dziewcząt, powoływanych do różnych jednostek pomocniczych. Kobiety były dość licznie obecne także w Grigoriewskoje, gdzie zajmowały się min., składaniem spadochronów i pracą w powstającej kancelarii pułku. Jedną z kobiet przydzielonych do pracy w jednostce okazała się żona chor. pil. Jakuba Lewitina, który dotarł do pułku wraz z pierwszą grupą uczniów pilotów. Ostatnim dowódcą w okresie formowania pułku był przydzielony do Wojska Polskiego z armii sowieckiej, ppłk. pil. Iwan Tałdykin, który zdecydowanie przeciwstawiał się szybkiemu skierowaniu na front słabo przygotowanych polskich pilotów<sup>15</sup>.

Podobne poglądy, przynajmniej jeśli chodzi o wykorzystanie polskich jednostek wojskowych głosił Berling. Niestety, Berlingowi nie udało się uniknąć wprowadzenia do polskiego lotnictwa ludzi pokroju Józefa Welkera, czy Medarda Koniecznego, którzy pod wieloma względami odegrali dość destrukcyjną rolę. Na plus natomiast należy zaliczyć generałowi sprowadzenie do lotnictwa ppłk. pil. Józefa Smagi, którego

<sup>13</sup> E. Chromy, *Szachownice nad Berlinem*, Warszawa 1969, s. 13-19.

<sup>14</sup> Najprawdopodobniej podczas swojego pobytu w Grigoriewskoje Wicherkiewicz spotykał się z szer. Zofią Malec, z którą mieszkał w jednej ziemiance, na terenie Grigoriewskoje. Po odebraniu mu stanowiska dowódcy pułku, wyjechał wraz z nią do Moskwy, skąd wkrótce potem wrócił do jednostki. P. Rapiński, op. cit., s. 79; WBH, CAW, sygn. III.270.17, k. 187.

<sup>15</sup> E. Chromy, op. cit., s. 45 – 46.

personel 2 Pułku „Kraków” uważał za dobrego oficera. Niestety, znajomość języka polskiego u Smagi stała na bardzo niskim poziomie, co było tym gorsze, że „z uporem godnym lepszej sprawy” oficer ten starał się komunikować w języku polskim <sup>16</sup>. Jak wspominał Ryszard Zagórski, jeden z pilotów 2 Pułku:

*Był bardzo sympatyczny dowódca 2. pułku. Polak, z Polaków wywiezionych na Syberię podczas powstań. Jeden był problem. On się uważał za Polaka i chciał z nami mówić po polsku, tylko w ogóle go nie można było zrozumieć. Dużo łatwiej było z nim po rosyjsku mówić niż po polsku. Pułkownik Smaga <sup>17</sup>.*

Polityka wyciągania Polaków z „niełudzkiej ziemi” wydaje się zresztą dość charakterystyczna dla działań gen. Berlinga. Po usunięciu go z zajmowanych stanowisk służbowych nastąpił bardzo szybki rozwój ludowego lotnictwa. Niestety, sięgnięto wówczas po pułki sowieckie, które „z potrzeby chwili” stały się jednostkami polskiego lotnictwa. Podobny manewr „za czasów Berlinga” zastosowano tylko raz, w przypadku radzieckiego 611 Pułku Lotnictwa Szturmowego, który wszedł w skład wiosną i latem 1944 r., 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej, jako jedyna nie polska jednostka wchodząca w skład dywizji.

Jesienią 1944 r., sformowano kolejne jednostki – w większości obsadzone przez personel sowiecki, który nie miał żadnych związków z Polską. Rosjanie zaczęli być usuwani z polskiego lotnictwa dopiero po wojnie. Oczywiście gdyby Berlingowi zależało na szybkiej rozbudowie własnych sił powietrznych, to zapewne zdecydowałyby się na wykorzystanie podobnych metod. Berling jednak wołał poświęcić więcej czasu i doprowadzić do stworzenia polskiej kadry oficerskiej, co doprowadziło do wydłużenia procesu formowania polskich jednostek na terenie ZSRR, nadało im jednak polski charakter. Niewątpliwie generał Berling przywiązywał duże znaczenie do istnienia i działalności polskiego lotnictwa wojskowego, oczekując jednocześnie, że od samego początku będzie ono w jak największym stopniu obsadzone przez Polaków.

## ***Rozbudowa ludowego lotnictwa i szkolenie personelu***

Niestety, ze względu na brak odpowiednich kadr Berling i jego współpracownicy byli zmuszeni sięgnąć po „surowy” materiał. Żołnierze i oficerowie posiadający doświadczenia wyniesione z okresu przedwojennego zostali w większości zagospodarowani przez

---

<sup>16</sup> M. Brama, *Wywiad z Ryszardem Zagórskim*, [dostęp 24 II 2019]  
<https://www.1944.pl/archiwum-historii-mowionej/ryszard-zgorski,961.html>.

<sup>17</sup> Ibidem.

powstającą armię gen. Andersa. Z jednej strony pozwoliło to instruktorom sowieckim na wyszkolenie pilotów od samego początku według własnych zasad, z drugiej strony bardzo wydłużyło proces formowania jednostek lotniczych. O ile w przypadku jednostek broni pancernej i piechoty sytuacja z personelem polskim poprawiła się po zajęciu przez Armię Czerwoną Ukrainy i Wołynia, to w przypadku lotnictwa takiej szansy nie było. Jeden z powołanych wówczas do lotnictwa sowieckiego lotników, Tadeusz Dalecki tak opisywał pobyt w obozie w Sumach:

*Tymczasem zaczęli nas odwiedzać „kupcy”. Wypytywali o wykształcenie i zamiłowania żołnierskie, a każdy z nich chwalił swoją broń jako najlepszą, starając się zwerbować już zawczasu ochotników. Ale się spóźnili, bo teraz rzadko któremu udało się przeciągnąć kandydata na swoją stronę. Trwaliśmy przy lotnictwie. Żadnej innej nie było dyskusji, tylko o lotnictwie. Zastanawialiśmy się w rozmowach, jakim zostać pilotem – myśliwcem, szturmowcem, czy latać na samolotach bombowych. Mietek Tchórzewski oświadczył, że chce latać na Jakach i że myśliwiec to najlepszy pilot. Popierali go Grabarczyk, Basista, Kozielski i jeszcze kilku. Wiszniewski, Nazarkiewicz, Kulesza, Staśko i ja opowiedzieliśmy się za lotnictwem bombowy. Tak oto potworzyły się grupy.*

*[...] Minęło jeszcze parę dni. W tym czasie przychodzili do nas często Aleksander Danielak i Marian Grabowski, a gdy przyszedł chorąży Tadeusz Jedynek, wielki entuzjasta awiacji – gromadnie zaczęliśmy zapisywać się do lotnictwa. Chorąży zebrał nazwiska<sup>18</sup>.*

Z grupy ochotników, którzy oczekiwali skierowania do szkół lotniczych na terenie ZSRR tylko niewielka grupa zdołała ukończyć szkolenie. W historiografii okresu PRL stosunkowo duży odsetek personelu, który nie zdołał ukończyć szkolenia uzasadniano trudnymi wojennymi warunkami szkolenia, oraz koniecznością narzucenia sobie dużej dyscypliny pracy i nauki<sup>19</sup>, wydaje się jednak, że uzasadnienie to jest nieco przesadzone, lub przeinaczone. Izydor Koliński wymienia co najmniej kilka poważnych powodów dla których szkolenie młodej kadry odbywało się w szczególnie trudnych warunkach. Najważniejszymi są:

- brak znajomości języka rosyjskiego,
- brak wcześniejszego kontaktu ze służbą w lotnictwie,
- brak znajomości sprzętu technicznego,

---

<sup>18</sup> T. Dalecki, *Gościnne niebo. Wspomnienia ze szkół lotniczych w ZSRR 1944-1946*, Poznań 1977, s. 32 – 33.

<sup>19</sup> I. Koliński, *Lotnictwo Polski Ludowej 1944 – 1947*, Warszawa 1987, s. 46 – 47. <sup>19</sup> Ibidem.

- warunki atmosferyczne (w jednej ze szkół lotniczych panowały temperatury wysokości +40°C),
- konieczność prowadzenia dodatkowych zajęć, ze względu na kilkuletnią przerwę w nauce<sup>19</sup>.

Oprócz wymienionych wyżej czynników wspomnianych już w okresie PRL, warto wspomnieć także o:

- panującym wśród radzieckiego personelu antysemityzmie,
- niechęci wobec Polaków okazywanej przez niektórych Rosjan,
- „nieodpowiednia” przeszłość, np. związki z polskimi organizacjami konspiracyjnymi, nieodpowiednie pochodzenie społeczne i „klasowe”.

Dokładne dane dotyczące ilości żołnierzy sił powietrznych, którzy ukończyli szkolenie na terenie ZSRR przedstawiają wykresy nr. 1 i 2<sup>20</sup>. Na marginesie, warto jedynie dodać, że ogółem do przeszkolenia na terenie ZSRR wytypowano 600 żołnierzy, z czego specjalizację uzyskało zaledwie 468 żołnierzy. Szkolenie ukończyło 336 członków personelu latającego i naziemnego. Z tej grupy jedynie niewielki procent wziął udział w walkach stoczonych przez jednostki ludowego lotnictwa podczas II Wojny Światowej, głównie w szeregach 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego jako strzelcy pokładowi.

Jak wynika z ustaleń prowadzącego badania w okresie PRL historyka, Izidora Kolińskiego, największy odsetek personelu, który nie dokończył szkolenia, uczęszczał do szkół podstawowego szkolenia lotniczego w Bugurusłaniu i Seroczyńsku<sup>21</sup>. Przez obie placówki przeszło ogółem ok. 250 kursantów, których jedynie 78 ukończyło szkolenie. 35 zostało odesłanych ze względu na zły stan zdrowia<sup>22</sup>, a 43 na trudności w nauce. Ogółem szkolenia nie ukończyło ok. 40% kursantów<sup>23</sup>. Zdaniem Kolińskiego, *duża ilość kandydatów odrzuconych ze względu na zły stan zdrowia wynikała z faktu, iż pracujące w Sumach komisje kwalifikacyjna i lotniczo – lekarska nie uwzględniały specyfiki zawodu pilota, a kierowały kandydatów do szkół lotniczych na ogólnych zasadach określania przydatności poborowych do szkół oficerskich*<sup>23</sup>.

Stwierdzenie to wydaje się bardzo niepokojące, gdyż prawdopodobnie te same komisje decydowały wcześniej o kierowaniu kandydatów na szkolenie w Grigoriewskoję. Bardziej prawdopodobne wydaje się zatem, że Polacy byli poddani dość intensywnej „obróbce”, zarówno

<sup>20</sup> Opracowanie własne na podstawie, I. Koliński, *Lotnictwo Polski Ludowej 1944 – 1946*.

<sup>21</sup> Ibidem, s. 54 – 55.

<sup>22</sup> Ibidem, s. 55.

<sup>23</sup> Ibidem.

<sup>23</sup> Ibidem, s. 56.

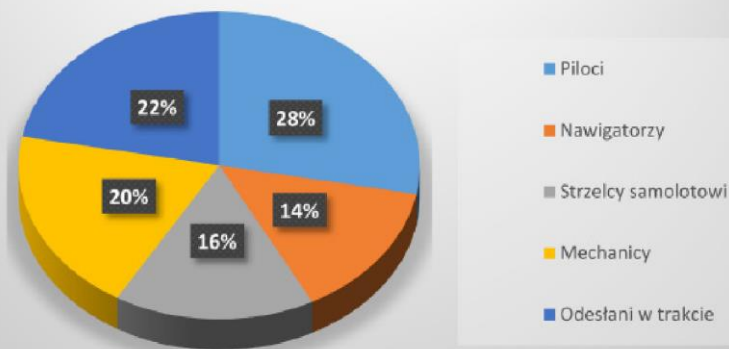
przez instruktorów jak również przez oficerów politycznych, którzy mieli za zadanie wykrycie „elementów kontrrewolucyjnych”. Podobne zwyczaje wprowadzono zresztą do polskiego lotnictwa wojskowego, gdzie w każdej grupie uczniów był co najmniej jeden informator Głównego Zarządu Informacji. Wydaje się także, że szkolenie polskiego personelu w Grigoriewskoje odbywało się w znacznie „przyjaźniejszej” atmosferze pomimo wszystkich nakazów i zakazów jakie nakładano na uczniów - pilotów <sup>24</sup>.

Trening myśliwców odbywał się na samolotach UT-2. W trakcie lotów kursantom towarzyszył instruktor, który uczył młodych pilotów techniki pilotażu. Gdy kursant opanował już podstawy, instruktor nadzorował przebieg ćwicze-

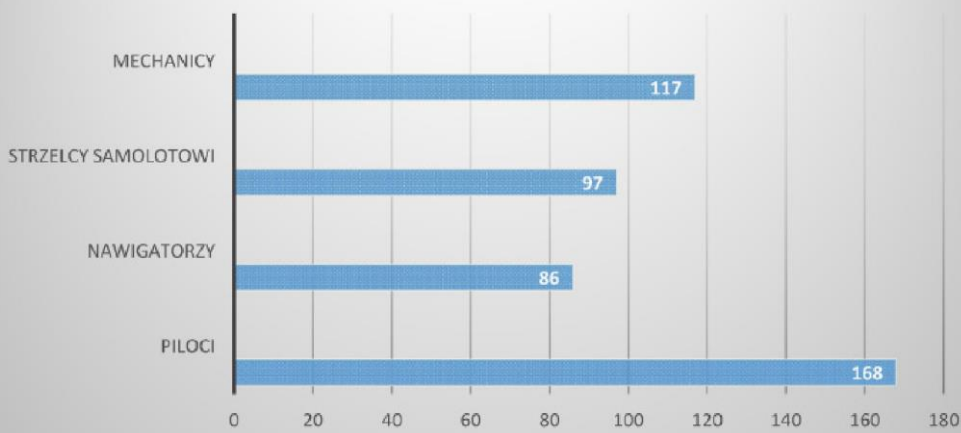
---

<sup>24</sup> Chodziło min., o zakaz nabywania produktów spożywczych od mieszkańców okolicznych wsi. Oficjalnym powodem były obawy o pogorszenie się stanu zdrowia żołnierzy pułku. P. Rapiński, *1 Pułk...*, s. 49; WBH, CAW, sygn. III.270.17, k. 32.

**Wykres nr. 1 Personel ludowego lotnictwa ze specjalizacjami uzyskanymi w ZSRR podczas wojny. Udział procentowy**



**Wykres nr. 2 Personel ludowego lotnictwa szkolony w ZSRR podczas wojny.**



nia z drugiej kabiny, a kontrolę nad maszyną przejmował uczeń, który wykonywał w ten sposób od kilku do kilkudziesięciu wspólnych lotów. W momencie, gdy uczeń potrafił już zapanować nad samolotem, instruktorzy organizowali pierwsze samodzielne loty, które były niezapomnianym przeżyciem dla wielu młodych pilotów. Szkolony w Grigoriewskoje pilot wspominał po latach swoje pierwsze samodzielne loty w następujący sposób:



*Był to dla mnie wielki dzień. Po raz pierwszy miałem wylecieć sam. W kabinie z tyłu zamiast instruktora znajdował się spory worek z piaskiem. W pierwszym momencie miałem lekką tremę. Ostatecznie, gdy się ma z tyłu instruktora, nigdy nie wiadomo, w jakim stopniu prowadzi się maszynę samodzielnie. W razie popełnienia jakiegoś błędu instruktor zareaguje we właściwy sposób. Z chwilą jednak gdy oderwałem się od ziemi, trema ustąpiła. Czuję się pewnie, jakbym w powietrzu spędził co najmniej tysiąc godzin. Po pierwszym samodzielnym locie nastąpił drugi, trzeci i dziesiąty, potem loty w strefach i wreszcie przeloty nawigacyjne* <sup>25</sup>.

Kolejnym etapem lotniczej edukacji była nauka lotów po okręgu, ćwiczenia w strefie i przeloty nawigacyjnych po trasie. Następnie przystępowano do nauki lotów grupowych, strzelania do celów powietrznych i naziemnych, bombardowania, a także wykonywania lotów bez widoczności. Po zakończeniu szkolenia następowało sprawdzenie poziomu danego kursanta, którego dokonywał bezpośredni przełożony. Egzamin obejmował opanowanie techniki lotu, opanowanie teorii i technikę wykonania elementów lotu, określanie poziomu płynów eksploatacyjnych w silniku, poznanie właściwości samolotu, przepisów wykonywania lotów, a także terenów położonych w odległości 50 km od lotniska.

Po wykonaniu odpowiedniej liczby samodzielnych lotów na Ut-2 piloci byli kierowani do dalszego wyszkolenia na samolotach Jakowlew Jak-7. Na samolocie Jak-7 uczeń zapoznawał się z metodami i zasadami walki w różnych ugrupowaniach i sytuacjach, bez użycia broni pokładowej. Ostatni etap wyszkolenia powietrznego obejmowała „szkoła ognia” polegająca na nauce strzelania z broni pokładowej, bombardowania celów naziemnych, a także atakowaniu celów powietrznych (atakowanie rękawa) i celów naziemnych z użyciem ostrej amunicji. Ogółem wyszkolenie w powietrzu obejmowało około 100 godzin, podczas których kursant powinien wykonać 350 lotów <sup>26</sup>. Od zasady tej zdarzały się jednak odstępstwa. Np., skierowany do 1 PLM „Warszawa” oficer przedwojennego 5 Pułku Lotniczego z Wilna, kpt. Konieczny został bardzo szybko uznany za gotowego do wykonywania samodzielnych lotów na Ut-2 <sup>27</sup>. Bardzo krótkie okazało się także szkolenie innego przedwojennego lotnika - Jakubika <sup>28</sup>.

Równoległe z tymi działaniami piloci uczestniczyli w pracy szkoleniowej na ziemi, która obejmowała min.: zapoznanie się z

---

<sup>25</sup> E. Chromy, op. cit., s. 21.

<sup>26</sup> I. Koliński, op. cit., s. 21.

<sup>27</sup> M. Konieczny, op. cit., s. 137 – 142.

<sup>28</sup> Ibidem, s. 137.

konstrukcją i eksploatacją samolotu, teorią lotu, nawigacją, meteorologią, taktyką działania lotnictwa, teorią strzelania i bombardowania. Piloci poznawali również zasady łączności radiowej. Niezależnie od szkolenia lotniczego cały personel pułku musiał uczestniczyć w zajęciach ogólnowojskowych i politycznych. Zajęcia polityczne stanowiły ważny element wykształcenia: skupiały się głównie na zapoznawaniu pilotów i członków personelu naziemnego z deklaracją ideową Związku Patriotów Polskich. Oficerowie polityczni skupiali się na uzasadnianiu konieczności walki zbrojnej u boku Armii Czerwonej, która miała być jedyną drogą do wyzwolenia Polski spod niemieckiej okupacji. Oprócz tego wskazywano, że „ludowe” Wojsko Polskie będzie miało możliwość jako pierwsze wkroczyć do okupowanego kraju. Sporo miejsca poświęcano także uzasadnieniu przejęcia władzy w wyzwolonej Polsce przez komunistów, co eufemistycznie określano jako „konieczność zespolenia [...] wszystkich pozostających na emigracji Polaków wokół najbardziej postępowych tradycji naszego narodu”<sup>29</sup>.

Dodatkowymi elementami działalności pionu politycznego były kursy języka polskiego dla oficerów radzieckich.

*Po zajęciach oświatowych organizowano tak zwane „godziny wolnej dyskusji”. Była to doskonała okazja do wyjaśnienia wielu wątpliwości, jakie podówczas nurtowały żołnierzy*<sup>30</sup>.

Co ciekawe stanowiska oficerów politycznych zajmowali często oficerowie nie posiadający żadnego doświadczenia lotniczego. Już podczas formowania 1 PLM „Warszawa” stanowisko „politruka” w pułku objął Józef Welker, były „dąbrowszczak” zwolniony z francuskiego obozu dla internowanych we Francji żołnierzy Brygad Międzynarodowych. Powody dla których mianowano go oficerem i powierzono dość odpowiedzialne stanowisko były uzasadniane w następujący sposób:

*Zahartowany w rewolucyjnej walce z faszyzmem wywarł duży wpływ w dziedzinie wychowania oddanych bojowników o wolną i demokratyczną Polskę nie tylko w pułkach, ale również w radzieckich szkołach lotniczych, w których uczyli się polscy kursисти*<sup>31</sup>.

Trzeba przyznać, że działania aparatu politycznego były bardzo sprawne. Jak wspominał jeden z pilotów 2 PNB, przebywający niemalże na pierwszej linii frontu lotnicy nie wiedzieli, że w położonej niedaleko ich pierwszego bojowego lotniska Warszawie trwa powstanie:

*W dniu 14 września 1944 r., akurat na dwa tygodnie przed moimi 20 urodzinami, przyjechał do nas, do Woli Rowskiej, szef sztabu Pierwszej*

---

<sup>29</sup> B. Moryc, op. cit., s. 62.

<sup>30</sup> Ibidem.

<sup>31</sup> Ibidem, s. 63.

*Polskiej Dywizji Lotniczej – podpułkownik Aleksander Romeyko. Zapytał, czy ktoś z nas pochodzi z Warszawy i zna miasto.*

*Zgłosiłem się ja, urodzony w Warszawie, i nawigator Aleksander Danielak. Pplk Romeyko, wraz z dowódcą pułku [...], zabrał nas do sztabu i szczegółowo egzaminował. On z planem Warszawy, my odpowiadaliśmy z pamięci. Pytał o place, mosty, ulice, o charakterystyczne punkty. Wreszcie powiada:*

*- Jak wiecie, w Warszawie trwa powstanie.*

*Wstrząsnęły mną te słowa. Nic o tym nie wiedziałem. Dziwne – pomyślałem – jesteście tak blisko, a nie wiemy o czymś tak ważnym. Spojrzałem na Danielaka, zmarszczył brwi i zrozumiałem, że on też słyszy o tym po raz pierwszy<sup>32</sup>.*

Równoległe ze szkoleniem personelu latającego trwałoby przygotowanie personelu naziemnego. Najważniejszą rolę odgrywało tu przygotowanie mechaników silnikowych, płatowcowych, a także zbrojmistrzów, którzy mieli zajmować się uzbrojeniem strzeleckim. W czasie szkolenia około 60% czasu poświęcano na zapoznanie kursantów z zasadami pracy silnika.

Największą grupę personelu szkolonego na terenie ZSRR stanowili piloci – znacznie mniejsze znaczenie przykładano do szkolenia nawigatorów. Wynikało to z faktu, iż według planów powojennej rozbudowy „ludowego” lotnictwa największą grupę nowych formacji lotniczych miały stanowić jednostki lotnictwa myśliwskiego, wyposażone głównie w jednomiejscowe samoloty myśliwskie (Jak-1b, Jak-3 i Jak-9). Według opracowanego latem 1944 r., planu rozbudowy „ludowego” lotnictwa docelowo miało ono składać się z 7 pułków lotnictwa myśliwskiego, 5 pułków szturmowych, 4 pułków bombowych i 2 pułków rozpoznawczych. Dodatkowo lotnictwo miało otrzymać także kilkadziesiąt samolotów przeznaczonych dla różnego rodzaju jednostek pomocniczych. W sumie, ok. 760 samolotów, z czego myśliwce miały stanowić dość znaczny procent, gdyż znajdowały się na wyposażeniu zarówno pułków lotnictwa myśliwskiego jak i jednostek rozpoznawczych. Dokładne dane dotyczące udziału procentowego samolotów znajdujących się na wyposażeniu „ludowego” lotnictwa przedstawia wykres nr. 3<sup>33</sup>.

Koncepcje rozbudowy „ludowego” lotnictwa wielokrotnie ulegały poważnym zmianom. Znaczną rolę w procesie tworzenia koncepcji rozbudowy „ludowego” lotnictwa odegrał Józef Smaga, który w okresie dwudziestolecia międzywojennego służył w sowieckich siłach

---

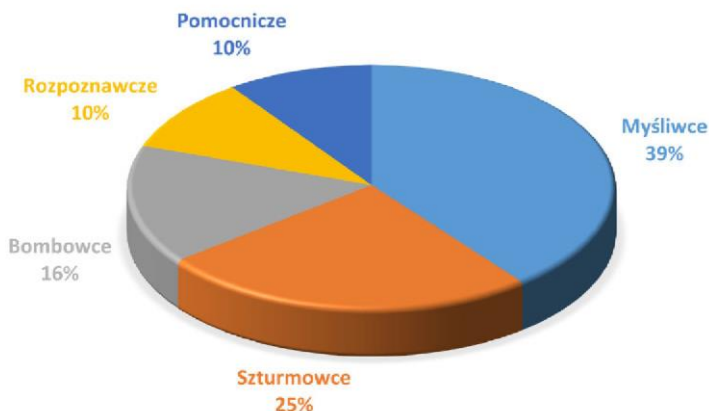
<sup>32</sup> J. Nieciengiewicz, *To co w pamięci zostało*, Warszawa 2001, s. 91

<sup>33</sup> Opracowanie własne na podstawie I. Koliński, *Ludowe Lotnictwo Polskie 1943 – 1945*, Warszawa 1969, s. 88.

powietrznych, min. na stanowisku dowódcy 23 Brygady Bombowej stacjonującej na lotnisku Monino. W Wojsku Polskim, Smaga zajmował min., stanowisko dowódcy 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej (MDL), następnie przemianowanej na 4 MDL. Niestety nie wiadomo, czy postulaty zgłoszone przez Romeykę zostały przyjęte bez żadnych zastrzeżeń czy też poddane krytyce ze strony Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego i utworzonego w październiku 1944 r., Dowództwa Lotnictwa Wojska Polskiego.

Postulaty zgłoszone przez płk. Smagę, awansowanego później do stopnia generała brygady, zostały jednak w większości wprowadzone w życie. Ogółem w ramach „ludowego” lotnictwa polskiego podczas wojny sformowano 4 pułki lotnictwa myśliwskiego, 3 pułki lotnictwa szturmowego, 4 pułki lotnictwa bombowego (w tym jeden nocny) oraz kilka (9) pułków lotnictwa pomocni-

**WYKRES NR. 3. PRZEZNACZENIE SAMOLOTÓW W  
"LUDOWYM" LOTNICTWIE WD. PLANU  
ROZBUDOWY Z SIERPNI 1944 R.**



czego, oraz kilka samodzielnych eskadr różnego przeznaczenia. Znaczna część samodzielnych eskadr korzystała z samolotów wielozadaniowych Po-2. Większość personelu wspomnianych jednostek stanowił personel rosyjski, zaś same jednostki po zakończeniu wojny były często wykorzystywane do zadań łącznikowych podczas działań prowadzonych przeciwko „bandom reakcyjnym”, w tym także jednostkom UPA działającym na terenie Bieszczadów. Godne odnotowania jest również przesunięcie do lotnictwa transportowego kilku pułków lotnictwa transportowego.

**Tab. 1** Pułki „ludowego” lotnictwa polskiego podczas II Wojny Światowej<sup>1</sup>

Nazwa pułku	Data formowania	Miejsce formowania	Sprzęt	Uwagi

1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”	20 VIII 1943	Grigoriewskoje, ZSRR	Ut-2, Jak-1, Jak-3, Jak-7, Jak-9	Początkowo formowany jako eskadra. W trakcie wojny zestrzelono 9 samolotów nieprzyjaciela
2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków”	1 IV 1944	Grigoriewskoje, ZSRR	Po-2	Jedyna jednostka tego typu
3 Pułk Lotnictwa Szturmowego	1941 <sup>2</sup> , 30 VIII 1944 <sup>3</sup>	b.d.	Ił-2m3	
3 Pułk Lotnictwa Bombowego	X 1944	Kazań, ZSRR	Pe-2, UPe2	Nie wszedł do działań bojowych
4 Pułk Lotnictwa Bombowego	X 1944	Mirogród, ZSRR	Pe-2, Po-2	Nie wszedł do działań bojowych
5 Pułk Lotnictwa Bombowego	X 1944	Kirwograd, ZSRR	Pe-2, Ła-5	Nie wszedł do działań bojowych
6 Pułk Lotnictwa Szturmowego	X 1944	Bielyj Kołodiec k. Wołczańska, ZSRR	Ił-2, UIł-2, Po-2	Jednostka wzięła udział w operacji berlińskiej
7 Pułk Lotnictwa Szturmowego	X 1944	Szypowatoje k. Wołczańska, ZSRR	Ił-2	Jednostka wzięła udział w operacji berlińskiej
8 Pułk Lotnictwa Szturmowego	X 1944	Wołczańsk, ZSRR	Ił-2	Jednostka wzięła udział w operacji berlińskiej
9 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego	IX 1944	Krasnograd, ZSRR	Jak-9, Jak-1	Jednostka wzięła udział w operacji berlińskiej
10 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego	IX 1944	Karłówka, ZSRR	Jak-9, Jak3, Po-2	Jednostka wzięła udział w operacji berlińskiej, w trakcie wojny zestrzelono 7 samolotów nieprzyjaciela
11 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego	IX 1944	Karłówka, ZSRR	Jak-9, Jak3, Po-2	Jednostka wzięła udział w operacji berlińskiej, w trakcie wojny zestrzelono 2 samoloty nieprzyjaciela

12 Samodzielny Pułk Lotnictwa Sanitarnego	31 X 1944	Wólka Leszczańska, k. Chełma, Polska	Po-2	
13 Samodzielny Pułk Lotnictwa Transportowego	31 X 1944	Jarosławiec i Mokre, Polska	Po-2, Szcze-2	
14 Samodzielny Pułk Lotniczy Rozpoznania i Korygowania Ognia Artylerii	II 1945	Bogorodsk, Moskiewski Okręg Wojskowy, ZSRR	Po-2, Il-2, Ła-5	
15 Samodzielny Zapasowy Pułk Lotniczy	31 X 1944	Mokre k. Zamościa, Polska	Jak-1, Il-2, Po-2, Jak-7, UII-2, Upe-2, Jak-9, Ut-2, Li-2	Jednostka szkolna
17 Samodzielny Pułk Lotnictwa Łącznikowego	31 X 1944	Hyża k. Zamościa, Polska	Po-2	

<sup>1)</sup> Opracowanie własne na podstawie: C. Krzeziński, *Pułki Ludowego Lotnictwa Polskiego 1943 - 1945*, Warszawa 1981; I. Koliński, *Regularne jednostki ludowego Wojska Polskiego (lotnictwo). Formowanie, działania bojowe, organizacja i uzbrojenie, metryki jednostek lotniczych. Krótki informator historyczny o Wojsku Polskim w latach II wojny światowej. Cz. 9*, Warszawa 1978.

<sup>2)</sup> Data sformowania 611 Pułku Lotnictwa Szturmowego, wchodzącego w skład lotnictwa sowieckiego.

<sup>3)</sup> Data włączenia pułku w skład 1 Armii Wojska Polskiego.

Jak widać, rozbudowa „ludowego” lotnictwa polskiego przyjęła bardzo duże rozmiary. Ogółem, komunistom udało się jeszcze podczas wojny doprowadzić do stworzenia sił powietrznych, które pod względem ilości samolotów dorównywały liczebnie lotnictwu polskiemu z okresu kampanii wrześniowej. Znacznie gorzej prezentował się natomiast poziom wyszkolenia personelu latającego. Poważne wątpliwości budził również skład narodowościowy jednostek – poza 1 PLM i 2 PNB Polacy stanowili wyraźną mniejszość. W tym kontekście wydaje się, że niektóre jednostki lotnicze działające przy „armii Berlinga” należałoby raczej określić mianem „sojusznicznych jednostek przydzielonych do Wojska Polskiego”, jednakże na postawienie sprawy

w ten sposób nie mogli pozwolić sobie przywódcy utworzonej w ZSRR armii polskiej.

### *Relacje pomiędzy personelem polskim i sowieckim*

Duże znaczenie dla rozwoju sytuacji w jednostkach lotniczych miały kontakty pomiędzy personelem polskim i sowieckim. W wielu przypadkach, radziecki personel latający kierowany do „polskich” jednostek przedstawiał wysoką wartość. Np., mianowany dowódcą 1 PLM „Warszawa”, ppłk. pil. Iwan Tałdykin należał do wąskiego grona pilotów sowieckich, którzy pierwsze doświadczenia w walce z przeciwnikiem zebrali podczas wojny zimowej z Finlandią, a następnie zdołali przeżyć najtrudniejszy okres działań wojennych (1941 – 1943), gdy lotnictwo sowieckie ponosiło ciężkie straty w ludziach i sprzęcie. Równie „cennym” nabytkiem dla 1 PLM okazał się Wiktor Kalinowski, który jako jedyny pilot w „ludowym” lotnictwie mógł poszczycić się tytułem asa myśliwskiego<sup>34</sup>, a także doświadczeniem w pilotowaniu amerykańskich myśliwców Bell P-39 Aircobra.

Problem wobec którego nie można przejść obojętnie stanowiły kontakty personelu radzieckiego i polskiego. W okresie PRL zasadniczo starano się przedstawiać ten okres „współzycia” obu „bratnich” armii jako niczym niezmaconą sielankę, i jedynie od czasu do czasu wspomniano o pewnych „obiektywnych” trudnościach. W rzeczywistości, wśród personelu sowieckiego kwitł alkoholizm, oficerowie utrzymywali bliskie kontakty ze służącymi w wojsku kobietami, zdarzały się także przypadki prześladowań podwładnych, które przybierały charakter antysemitki. Niestety nie zachowało się zbyt wiele relacji członków personelu naziemnego. Wprawdzie w ostatnich latach pojawiło się kilka nowych wspomnień dotyczących „ludowego” lotnictwa polskiego, ale zostały one stworzone głównie przez personel latający. Szczególnie interesującym dokumentem są wspomnienia jednego z pilotów 1 PLM „Warszawa”, pochodzącego z Łodzi chor. Jakuba Lewitina.

Lewitin który obywatel przeszkolenie lotnicze w Grigoriewskoje, należał do grona pierwszych uczniów, wspominał jak podczas szkolenia zaprzyjaźnił się z jednym z instruktorów radzieckich. Rosjanin miał faworyzować go przy różnych okazjach, co pozwoliło Lewitinowi na szybsze kończenie poszczególnych etapów szkolenia, a także na wykonywanie większej ilości lotów szkolnych. W pewnym momencie instruktor zwierzył się Lewitinowi, że zamierza usunąć ze szkolenia

---

<sup>34</sup> P. Rapiński, *1 Pułk...*, s. 116; G. Mellinger, *Yakowlew Aces of World War 2*, Oxford 2008, s. 79.

jednego ze szkolących się lotników – chodziło o ucznia nazwiskiem Lachower. Zapytany o powód Rosjanin miał stwierdzić: „Nie tierplju etogo jewrieja”<sup>35</sup>. Wówczas Lewitin wyjawiał że on również jest Żydem, co wyraźnie zaskoczyło Rosjanina i doprowadziło do ograniczenia ilości lotów wykonywanych przez Lewitina<sup>36</sup>.

Historia przytoczona za Lewitinem nie ma pokrycia w „twardych” faktach. Już pobieżne sprawdzenie dokumentacji archiwalnej 1 PLM „Warszawa” pozwoliło stwierdzić, że w jednostce nie było w tym czasie ucznia pilota nazwiskiem Lachower. Co więcej sam Lewitin we wrześniu 1944 r., a więc w okresie gdy pułk przechodził intensywne przeszkolenie na samolotach UT-2 był ukarany za:

[...] *za samowolne rozporządzenie się mundurami wojskowymi wbrew wszelkim zarządzeniom i przepisom*<sup>37</sup>.

Innym względem dla którego wspomnienia Lewitina spisane przez pracowników jerozolimskiego Instytutu Yad Vashem nie mogą być uznane za w pełni wiarygodne źródło, jest kwestia wielu przeinaczeń jakich dopuścił się Lewitin. Lotnik wspominał min., że jeden z jego przyjaciół, poległy podczas walk o Kołobrzeg, Aleksander Broch zestrzelił wiele samolotów nieprzyjaciela<sup>38</sup>. W rzeczywistości Broch nie odniósł żadnego zwycięstwa<sup>39</sup>. W innym miejscu swojej relacji Lewitin opisuje kpt. pil. Wasyla Gaszyna jako instruktora, który celowo uniemożliwiał mu wykonanie kolejnych lotów<sup>40</sup>. Szefem wyszkolenia był jednak inny radziecki oficer, (st. lejt. Paweł Jasiński<sup>41</sup>) którego nazwisko nie jest wymieniane we wspomnieniach Lewitina.

Ponadto relacja Lewitina jest jednym z nielicznych źródeł, których autor narzeka na relacje pomiędzy polskim, a sowieckim personelem. Pozostali członkowie personelu latającego wskazują na bardzo ciepłe relacje jakie łączyły ich z instruktorami. Opinie dotyczące prowadzących szkolenie lotnicze Rosjan są zbieżne zarówno wśród lotników z 1 jak i 2 Pułku. Co ciekawe, bardzo pochlebna opinię o rosyjskiej kadrze, wydawali zarówno autorzy piszący w okresie PRL<sup>42</sup>,

<sup>35</sup> Ros. „Ja nie cierpię tego Żyda”.

<sup>36</sup> J. Lewitin, *Wojenne wspomnienia Jakuba Lewitina. Cz. 1*, „Lotnictwo z Szachownicą. Ilustrowany magazyn miłośników historii lotnictwa polskiego”, nr. 49 3/2013, s. 29.

<sup>37</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.17, k. 69.

<sup>38</sup> J. Lewitin, *Wojenne wspomnienia Jakuba Lewitina, Cz. 2*, „Lotnictwo z Szachownicą. Ilustrowany magazyn miłośników historii lotnictwa polskiego”, nr. 50 4/2013, s. 30.

<sup>39</sup> W. Zmyślony, *Aleksander Broch*, [dostęp 9 III 2019]  
<http://www.polishairforce.pl/broch.html>.

<sup>40</sup> J. Lewitin, op. cit., s. 29.

<sup>41</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.7, k. 29.

<sup>42</sup> E. Chromy, op. cit., s. ; M. Konieczny, op. cit., s. 127 – 145; M. Jakubik, *Przyjaźń wielka i niezłomna. Wspomnienia pilotów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” ze wspólnych*



jak również autorzy nad których wspomnieniami nie pochylali się cenzorzy.

Jerzy Nieciegiewicz, pilot 2 PNB „Kraków”, sformowanego 1 kwietnia 1944 r., opisywał instruktorów z Grigorewskoje:

*Instruktorów już znamy. To ci sami, którzy uczestniczyli w wykładach, nie bacząc na porę dnia byli z nami w czasie nauki własnej. Potrafili odpowiadać na pytania, gdy powstawały wątpliwości tak językowe, jak i z braku przygotowania teoretycznego. To równi, swoi chłopcy, z nimi znajdziemy właściwy język*<sup>43</sup>.

Zdecydowanie dalej w pochwałach dla rosyjskich instruktorów pułku szli inni piloci. Michał Jakubik, po wojnie wysoki oficer „ludowego lotnictwa” swoje wspomnienia opublikowane w 1953 r. na łamach Wojskowego Przeglądu Lotniczego kończył słowami:

*Polsko – radzieckie braterstwo broni nigdzie może nie znalazło tak głębokiego wyrazu, jak w walce naszej dywizji. My, polscy lotnicy nauczyliśmy się wszystkiego od radzieckich instruktorów*<sup>44</sup>.

W podobny sposób wypowiadał się Jerzy Czownicki, który w 1948 r. opublikował na łamach „Skrzydlatej Polski” krótki artykuł wspomnieniowy dotyczący formowania 1 Pułku:

*Władze radzieckie dały nam pierwszorzędnym instruktorów, którzy poświęcili wszystkie swe umiejętności i siły, by z nas zrobić pełnowartościowych lotników. Władze radzieckie czuwały nad regularnym dostarczaniem benzyny, która miała tak wielkie znaczenie dla działań wojennych, a którą dostawaliśmy bez ograniczeń. Korzystaliśmy ponadto z pierwszorzędnym warunków życiowych. Na każdym kroku czuło się troskliwą opiekę dowództwa i władz. Dzięki tym wszystkim czynnikom zakończyliśmy w ciągu półtora miesiąca kurs maszyny szkolno-treningowej i przeszliśmy na maszyny bojowe*<sup>45</sup>.

W innym artykule wspomnieniowym Czownicki opisywał także swoje kontakty z jednym z radzieckich instruktorów, który otoczył młodego polskiego lotnika serdeczną opieką.

*Kiedy został już wyznaczony dzień odlotu, na nowe lotnisko, wyprawiono wcześniej rzut naziemny, abyśmy zaraz po przybyciu mogli kontynuować szkolenie. Ostatni dzień spędziliśmy w opustoszałych ziemiankach. Adiutantów eskadr, którzy pojechali również pociągiem,*

---

walk z radzieckimi pilotami, „Skrzydłata Polska”, nr. 11/1952, s. 244; L. Szurka, *Wspomnienia z pracy Personelu Technicznego 1 Pułku Myśliwskiego „Warszawa” 1943 – 1945*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy”, nr. 6/1958, s. 52-57.

<sup>43</sup> J. Nieciegiewicz, op. cit., s. 49.

<sup>44</sup> M. Jakubik, *Uczyli mnie lotnicy radzieccy. Wspomnienia pilota 1 Pułku „Warszawa”*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy”, nr. 10/1953, s. 98.

<sup>45</sup> J. Czownicki, *W drugą rocznicę. Wspomnienia lotnika*, „Skrzydłata Polska”, nr.4/1945, s. 20.

obarczyliśmy przedmiotami osobistego użytku, żeby nie mieć w locie kłopotu z „rzeczami”.

Gdy nadeszło zezwolenie na przelot pułk dziesiątkami uszykował się na linii startu. Byłem w ostatniej dziesiątce i obserwowałem start kolegów. Kiedy dziesiątka startowała przez kilka minut; na lotnisku panował nieustanny ryk silników na pełnej mocy; potem pary kolejno doganiały poprzedników i od trzeciego skrętu widać już było, że grupa jest w całości. Kiedy przelatywała ona nad lotniskiem na wysokości tysiąca metrów, leciała jak na defiladzie równiutki frontem kluczy. Inspektor – z moskiewskiego okręgu lotniczego, który nas wypuszczał, był bardzo zadowolony.

Wreszcie przyszła kolej na moją, ostatnią dziesiątkę. Wystartowałem i po chwili wprowadziłem samolot w lewy skręt, by dołączyć do grupy. W tym samym momencie zauważyłem, że z lewego zbiornika wycieka benzyna. Gdy wyrównałem maszynę, upływ paliwa zmniejszył się nieco, ale przy nierównomiernym opływie podczas skrętu – po skrzydle lało się strumieniem. Decyzja była ciężka. Tak bardzo chciałem lecieć z nimi, a jednak... nie wolno. Jeszcze jedna, dwie próby skrętu – bez zmian. Postanowiłem lądować. Dałem znak prowadzącemu i wróciłem na lotnisko.

Po wylądowaniu zameldowałem się u majora, który na wypuszczał. „Słusznie zrobiliście lądując” – stwierdził. – „Defekt usuną, zaczekacie na dodatkową grupę maszyn, które są w remoncie i po powrocie kilku pilotów przewidzianych do ich przerzucenia polecicie razem z nimi”.

Zrobiło mi się przykro, że będę siedział tu sam i czekał niewiadomo dokąd, gdy tam koledzy moi rozpoczną trening. Nie nastrajała mnie również dobrze perspektywa siedzenia w opustoszałym obozie i w ziemiance, w której było zupełnie pusto. Ale trudno, nie było rady. Odmeldowałem się i odszedłem do lasu, aby przed wieczorem zorganizować sobie nocleg i zebrać drzewa do pieca. W duchu kląłem pęknięte podkładki na samolocie, a później również adiutanta, który zapobiegliwie kazał zabrać żarówkę z ziemianki. Więc do tego wszystkiego będę jeszcze bez światła! Postanowiłem pójść spać. Wdrapałem się na swą pryczę, ale sen nie przychodził. Nagle skrzypnęły drzwi ziemianki. Ktoś ostrożnie schodził po schodkach. „Jurij!” – usłyszałem głos Szapkowa.

Zerwałem się z łóżka i zeskoczyłem na podłogę. Zameldowałem instruktorowi o mym niepowodzeniu. „Wiem już – odpowiedział – trzeba poczekać, a na razie zabieraj rzeczy i chodź ze mną”. Nie chciał słyszeć o subiekcjach. Był w domu, kiedy odlatywaliśmy i zauważył, że jedna z maszyn zawróciła. Natychmiast przyszedł kilka kilometrów na lotnisko, aby dowiedzieć się co się stało, no i naturalnie zabrać pilota do swego domu.

*Znalazłem u Szapkowa miłą gościnę, serdeczne przyjęcie mojego kochanego instruktora i całej jego rodziny. Spędziłem parę niezapomnianych dni wśród szczerych, bezpośrednich, życzliwych radzieckich ludzi* <sup>46</sup>.

Przedstawione powyżej fragmenty wspomnień lotników nie są zapewne wolne od ingerencji cenzorów. Oczywiście fakt, iż materiały te zostały spisane i wydane w okresie PRL budzi u wielu historyków uzasadnione pytania o to, jak oddzielić propagandę od faktycznej sympatii pomiędzy polskimi i radzieckimi lotnikami. Oczywiście znaczna część wspomnień, artykułów historycznych i opracowań książkowych dotyczących „ludowego” lotnictwa polskiego była stworzona z myślą o umacnianiu „więzi sojuszniczych” pomiędzy „bratnią” Armią Czerwoną, a Ludowym Wojskiem Polskim. Nie bez znaczenia było także utrwalanie zafałszowanego obrazu historii państwa polskiego w okresie II Wojny Światowej. Dobrym przykładem takich tendencji są chociażby wspomnienia jednego z pilotów 1 PLM „Warszawa”, który w następujących słowach opisywał swój „lot do Polski”:

---

<sup>46</sup> Idem, *Przyjaźń wielka i niezłomna. Wspomnienia pilotów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” ze wspólnych walk z radzieckimi pilotami*, „Skrzydłata Polska”, nr. 11/1952, s. 246.

General wyjaśnił, że zostały już wyzwolone niektóre polskie obszary. W związku z tym Krajowa Rada Narodowa, grupująca przedstawicieli postępowych ugrupowań politycznych, powołała Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego jako suwerenną polską władzę wykonawczą. Nazajutrz do wyzwolonego Chełma przylecą z Moskwy działacze ZPP oraz członkowie PKWN. Wylądują na polowym lotnisku pomiędzy Chełmem i Bugiem. Mamy na ostatnim odcinku trasy eskortować trzy samoloty Li-2. Godzinę i miejsce spotkania otrzymamy jutro rano mieliśmy się stać świadkami historycznego wydarzenia. Nocowaliśmy w Kiwercach.

[...] Spotkanie z samolotami transportowymi zostało wyznaczone na godzinę 14.00 w obszarze Kowla na wysokości 2000 metrów.

Od godziny 13.45 krążyliśmy w nakazanym rejonie, uważnie rozglądając się na wszystkie strony. Dzień był słoneczny, na niebie przesuwały się nieliczne wypiętrzone cumulusy. Dochodziła godzina 14.15, gdy zza wysokiej, spiętrzonej chmury wypłynęły trzy dostojnie lecące Li-2, a nad nimi chodząca esami eskorta w sile jednej eskadry. Na nasz widok dwa boczne myśliwce rzuciły się w naszym kierunku niczym charty spuszczone ze smyczy. Ale podpułkownik Tałdykin meldował się już dowódcy eskorty i ten powstrzymał zapędy swych podwładnych.

Pod nami, około 200 metrów niżej, leciała już trójka Li-2, chodząc esami dla wyrównania różnicy prędkości. Raz miałem ją z lewej, to znów z prawej strony.

Niebawem zobaczyłem niebieską wstęgę Bugu. Ogarnęło mnie ogromne wzruszenie. Wracalem do Ojczyzny. Prawie pięć lat temu opuszczałem Polskę, przelatując samolotem przez graniczną rzekę Dźwinę. Ile się od tego czasu zmieniło! I w jakże innych znajduję się obecnie warunkach! Rzuciłem okiem na tablicę przyrządów pokładowych. Byliśmy właśnie w skręcie, busola obracała się w prawo, trójka transportowców zniknęła pod kadłubem z lewej strony, by za chwilę wypłynąć po stronie prawej. Zakończyłem płaski łagodny zakręt w lewo i zmusiłem teraz maszynę do skrętu w prawo. Pod samolot wsunął się Bug ze spiętymi kłami mostów brzegami.

Złapaliśmy prostą jak strzelił linię kolejową do Chełma i po paru minutach znaleźliśmy się nad polowym lotniskiem. Było ono dość spore, ale z trudnymi podejściami nad wzgórz okalających wioskę. Pierwsze miały lądować Li-2, a zaraz po nich my z Tałdykinem. Wypuściłem podwozie i klapy, iomalże musnąwszy kołami szczyt wzgórz, zbliżałem się do trawiastej nawierzchni lotniska. Jeszcze kilkanaście sekund i dotknąłem polskiej ziemi. Od 1939 roku był to chyba pierwszy polski

*samolot lądujący w Polsce. Hamując zakończyłem wybieg. Wylączyłem silnik i otworzyłem kabinę*<sup>47</sup>.

Przedstawiona w powyższym cytacie opowieść choć niezmiernie ciekawa, jest jednak z gruntu fałszywa, a pewne nieścisłości związane z tym opisem wyszły na jaw już w okresie PRL, gdy wydano wspomnienia innego pilota tej samej jednostki, który „nie przypominał sobie”, aby miała miejsce podobny przelot, wspominał natomiast o spotkaniu personelu latającego z oficerem politycznym (stanowisko to zajmował wówczas kpt. Konieczny), podczas którego lotnicy zostali poinformowani o ogłoszeniu Manifestu PKWN<sup>48</sup>.

Trudno powiedzieć z czego wynikały kordialne relacje pomiędzy personelem sowieckim i polskim podczas szkolenia w Grigoriewskoje. Możliwe, iż była to kwestia osobistych przymiotów radzieckich instruktorów – dwóch z nich (kpt. Wasyl Gaszyn i Oleg Matwiejew) zostało potem włączonych w skład 1 PLM „Warszawa”. Kpt. Gaszyn był często określany jako osoba o trudnym charakterze; nie szczędził swoim podwładnym słów krytyki, nie wahał się także przed używaniem dosadnych określeń. Kpt. Matwiejew z kolei jest często opisywany przez autorów wspomnień jako człowiek o bardzo silnych nerwach, na którym nie robił wrażenia ostrzał niemieckiej artylerii przeciwlotniczej. Niestety, szczęście opuściło go podczas walk na Pomorzu<sup>49</sup>.

## ***1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” – przed powstaniem 1 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej***

Formowanie 1 PLM „Warszawa” rozpoczęło się latem 1943 r. Początkowo jednostka miała być samodzielną eskadrą lotnictwa myśliwskiego przydzieloną do 1 Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki. Na dowódcę eskadry wyznaczono kpt. pil. Kozłowskiego, Polaka urodzonego w ZSRR, który jako jeden z nielicznych Rosjan dobrze radził sobie z językiem polskim<sup>50</sup>. Jego zastępcą do spraw kulturalno-oświatowych został ppor. Alfred Wiślicki. Ppor. Wiślicki jako oficer polityczny nie utrzymał się zbyt długo na stanowisku i został

---

<sup>47</sup> M. Konieczny, *Jaki startują o świcie*, Warszawa 1980, s. 195 – 197.

<sup>48</sup> s. 165; E. Chromy, op. cit., s. 66 – 67.

<sup>49</sup> Kpt. pil. Oleg Matwiejew poległ podczas walk w rejonie Piły. Jego samolot został najprawdopodobniej zestrzelony ogniem z ziemi. P. Rapiński, *1 Pułk...*, s. 381.

<sup>50</sup> E. Chromy, op. cit., s. 13-19.

zastąpiony przez por. Józefa Welkera, byłego „dąbrowszczaka”<sup>51</sup>. Wśród pierwszej grupy oficerów sztabowych eskadry warto odnotować jeszcze jednego oficera – szefa sztabu kpt. Henryka Kotulskiego<sup>53</sup>.

Znaczna część wymienionego wyżej personelu (Wiślicki, Welker, Kotulski) nie miała wcześniej żadnych kontaktów z lotnictwem wojskowym. Co więcej oficerowie ci nie uczestniczyli w szkoleniu personelu latającego zorganizowanym w eskadrze przez personel radziecki. Do grona najważniejszych członków eskadry można zaliczyć jeszcze inżyniera eskadry, Karola Jadackiego oraz mechaników kluczy: por. Jana Rusieckiego<sup>52</sup>, ppor. Ludwika Gorbaczewskiego i st. sierż. Leona Szurkę<sup>53</sup>. Do eskadry nie włączono dwóch mechaników lotniczych, którzy już wcześniej na terenie obozu w Sielcach nad Oką zajmowali się przygotowaniem lądowiska dla samolotu łącznikowego U-2 oraz obsługą techniczną tej maszyny<sup>54</sup>. Z tego grona jedynie st. sierż. Szurka miał za sobą służbę w przedwojennym lotnictwie polskim. Według relacji kpt. pil. Koniecznego, przed wybuchem wojny Szurka służył jako mechanik lotniczy w lwowskim 6 Pułku.

Eskadra rozpoczęła szkolenie w dniu 23 lipca 1943 r. Początkowo w jej skład wchodził: por. Karol Wysoczyński, ppor. Stanisław Lisiecki, ppor. Józef Zacharzewski, ppor. Tadeusz Raube, ppor. Tadeusz Kotlarz, st. sierż. Ryszard Ber, sierż. Stanisław Derewiński, sierż. Józef Gościumiński, kpr. Stanisław Łuszczynowski, szer. Wiesław Bobrowski, szer. Edward Chromy, szer. Jan Gołubicki, szer. Ryszard Horodecki, szer. Dymitr Kotek, szer. Filip Lacherta szer. Jakub Lewitin oraz szer. Aleksander Michnowicz<sup>55</sup>.

23 lipca 1943 r. eskadra przystąpiła do szkolenia, pod okiem grupy instruktorów radzieckich, dowodzonych przez st. lejt. Jasińskiego, którego następnie zastąpił st. lejt. Paszkow<sup>56</sup>. Początkowo szkolenie obejmowało wykłady teoretyczne oraz ćwiczenia mające przygotować przyszłych pilotów do szkolenia w powietrzu. Drugi etap szkolenia obejmował loty na samolotach szkolnych Ut-2, które sprowadzono do

---

<sup>51</sup> Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej (dalej AIPN), sygn. IPN BU 2602/9225, k. 12.<sup>53</sup> Później skierowany do 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków” do którego trafił razem z por. Janem Małaszewiczem, ppor. Franciszkiem Dylewiczem, Czesławem Dużyńskim, Franciszkiem Strąkiem, Władysławem Humniłowiczem i innymi. W sumie do 2 PNB „Kraków” trafiło 25 żołnierzy z 1 PLM „Warszawa”. C. Krzeziński, *Pułki Ludowego Lotnictwa Polskiego 1943 – 1945*, Warszawa 1981, s. 59.

<sup>52</sup> Później skierowany do Polskiego Samodzielnego Batalionu Specjalnego, w którym pełnił funkcję zastępcy dowódcy do spraw politycznych.

<sup>53</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.17, k. 1.

<sup>54</sup> R. Kukuliński, *Pierwsi i ostatni*, Warszawa 1972, s. 141 – 144.

<sup>55</sup> I. Koliński, op. cit., s. 20.

<sup>56</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.17, k. 181.

Grigoriewskoje 24 lipca <sup>57</sup>. Krótko potem eskadra ponosi pierwszą bolesną stratę – podczas lotu w trudnych warunkach atmosferycznych ginie dotychczasowy dowódca eskadry mjr. Kozłowski oraz ppor. Anatol Korwin <sup>58</sup>. Po śmierci Kozłowskiego obowiązki dowódcy eskadry przejął por. obs. Tadeusz Wicherkiewicz, kilka dni później awansowany do stopnia kapitana.

Decyzja o sformowaniu pułku lotnictwa myśliwskiego zapadła w sierpniu 1943 r. Przekształcenie eskadry w pułk wiązało się z dużym napływem ochotników do służby w Wojsku Polskim. Ilość ochotników, którzy dotarli do obozu w Sielcach nad Oką pozwoliła dowództwu Wojska Polskiego poważnie rozważyć koncepcję stworzenia I Korpusu, który miał być złożony najpierw z dwóch, a potem z 3 dywizji piechoty oraz licznych jednostek pomocniczych. Początkowo na czele formowanego pułku stał kapitan Wicherkiewicz. Jego współpracownikami zostali por. Wiślicki (jako oficer polityczny) oraz mjr. Alfons Mikłaszewicz, dotychczasowy szef sztabu eskadry kpt. Kotulski został mianowany pomocnikiem szefa sztabu pułku <sup>59</sup>.

Nowa jednostka miała liczyć 175 ludzi <sup>60</sup>, co wymagało sprowadzenia kolejnych grup uczniów pilotów. Ogółem sformowano 4 Eskadry, które równocześnie realizowały różne etapy wyszkolenia lotniczego. Na wyposażeniu jednostki znajdowały się 32 samoloty myśliwskie Jak-1b oraz 1 samolot łącznikowy Po-2. W pierwszej kolejności pułk otrzymał samoloty potrzebne do prowadzenia szkolenia podstawowego. Następnie, w miarę kończenia szkolenia przez kolejne grupy pilotów pułk otrzymywał samoloty myśliwskie. Podstawowym zadaniem jakie musiała zrealizować kadra dowódcza pułku w pierwszych miesiącach istnienia: było skompletowanie obsady personalnej jednostki, organizacja nowych grup szkoleniowych, uzupełnienie parku samolotowego, rozbudowa bazy szkoleniowej, a także budowa nowych pomieszczeń mieszkalnych na terenie Grigoriewskoje.

Grigoriewskoje jako niezbyt duża miejscowość w okręgu moskiewskim nie mogła zapewnić normalnych mieszkań radzieckiej kadrze instruktorskiej, sztabowi pułku i jednostkom szkolnym. Z tego względu konieczne okazało się zbudowanie odpowiednich pomieszczeń mieszkalnych – Rosjanie i Polacy przebywający na terenie miejscowości byli więc zmuszeni do zbudowania odpowiedniej ilości ziemianek. Niestety, narastający ruch na niewielkim lotnisku w Grigoriewskoje, zmusił dowództwo pułku do przeniesienia części szkolenia na teren

---

<sup>57</sup> L. Szurka, *Wspomnienia z pracy polskiego personelu technicznego w okresie wojny*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy”, nr. 10/1953, s. 52.

<sup>58</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.17, k. 23.

<sup>59</sup> I. Koliński, op. cit., s. 23.

<sup>60</sup> s. 51.

położonego niedaleko Żytowa, gdzie znajdowało się lotnisko z betonowym pasem startowym. Sytuacja uległa pogorszeniu wiosną 1944 r., gdy do Grigoriewskoję skierowano jeszcze formowany od podstaw pułk nocnych bombowców.

W pierwszych dniach stycznia 1944 r. pułk myśliwski otrzymał sztandar od ZPP, a także nazwę wyróżniającą „Warszawa”, która została mu przyznana na wyraźne życzenie lotników<sup>61</sup>. Kilka dni później w pułku odbyła się promocja oficerska pierwszej grupy kursantów. Jeden z uczestników tych wydarzeń wspominał po latach:

*Dzień 5 stycznia będę pamiętał do końca życia. Mróz był siarczysty, śnieg skrzypiał pod nogami, iskrząc się w ostrych promieniach zimowego słońca. Cała szkoła wraz z instruktorami, wykładowcami i uczniami staje w idealnie wyrównanym czworoboku. Na prawym skrzydle poczet sztandarowy. Czwarty bok zamykają zaproszeni goście i przedstawiciele ZPP. W środku czworoboku stoi nasza ósemka, czujemy się, naturalnie, bohaterami dzisiejszej uroczystości. Przybywa gen. Świerczewski. Dowódca pułku zdaje raport. General przechodzi przed frontem pułku, salutuje sztandar, pozdrawia eskadry. Potem zbliża się do nas. Dowódca pułku odczytuje uchwałę Prezydium ZPP mianującą nas oficerami lotnictwa. Krótkie przemówienie i następuje najważniejszy moment uroczystości. General kolejno podchodzi do każdego z nas, dotyka szablą ramienia klęczącego podchorążego, wypowiadając formułę mianującą oficerem. Już jest przede mną, stoi naprzeciwko w odległości półtora kroku, patrząc mi przenikliwie w oczy. [...] General podnosi szablę w górę, po czym opuszcza ją, dotykając mego lewego barku. Jestem już oficerem. General Świerczewski staje przed moim sąsiadem<sup>62</sup>.*

6 stycznia 1944 r., pułk opuścił dotychczasowy dowódca kpt. pil. Wicherkiewicz. Jest to postać pod wieloma względami tragiczna, której dokładna biografia, do dnia dzisiejszego budzi wiele kontrowersji. Dwukrotnie stawał na czele pułku. Drugi raz już w okresie powojennym – wówczas ze stanowiskiem pożegnał się w bardzo nieprzyjemnych okolicznościach<sup>63</sup>.

W miejsce kpt. Wicherkiewicza dowodzenie nad jednostką przejął mjr. Mikołaszewicz, który wkrótce potem został zastąpiony przez radzieckiego oficera podpułkownika, a później pułkownika Iwana Tałdykina. Oficer ten cieszył się wielkim autorytetem wśród polskich pilotów. Ówczesny zastępca dowódcy pułku, Konieczny wspominał po latach, że Tałdykin zrobił na wszystkich żołnierzach polskiej jednostki

---

<sup>61</sup> Ibidem, s. 78.

<sup>62</sup> E. Chromy, op. cit., s. 38 – 39.

<sup>63</sup> P. Rapiński, *1 Pułk...*, s. 275 – 286.



bardzo korzystne wrażenie. Nie wahał się przy tym podejmować trudnych, niepopularnych decyzji <sup>64</sup>.

Pod jego dowództwem pułk dokończył szkolenie i na początku czerwca 1944 r. został odesłany na położone w pobliżu Kijowa lotnisko Gostomel. Znaczna część personelu latającego polskiej jednostki dotarła na miejsce na pokładach samolotów należących do jednostki. Pilotom niemającym większego doświadczenia w tak dalekich przelotach przydzielono kilka samolotów bombowych Pe-2, których załogi odpowiadały za „doprowadzenie” Polaków do rejonu Kijowa <sup>65</sup>.

Podczas pobytu polskiego pułku na kijowskim węźle lotniskowym jednostka dokończyła szkolenie. Przeprowadzono wówczas ostatnie ćwiczenia obejmujące min., trening walki powietrznej, strzelania do celów powietrznych i naziemnych. W tym czasie jednostka została „odwiedzona” przez niespodziewanego gościa, amerykańskiego pilota myśliwskiego, który odłączył się od własnej wyprawy bombowej. Amerykanin najprawdopodobniej nazywał się Raph Hofer <sup>66</sup>. Niestety nie sposób ustalić, czy stworzony przez kpt. Koniecznego barwny opis spotkania amerykańskiego pilota z polskimi towarzyszami broni jest prawdziwy. Pozorowana walka powietrzna pomiędzy myśliwcem P-51 Mustang, a radzieckim Jakiem, stoczona w rejonie Kijowa raczej nie miała miejsca. Trudno wyobrazić sobie by polski personel techniczny szkolony na radzieckim sprzęcie mógł samodzielnie dokonać remontu uszkodzonego podczas przelotu nad Europą „Mustanga”.

Przerwane przenosinami do Gostomla szkolenie wznowiono dopiero pod koniec czerwca. Wynikało to z konieczności dostarczenia na nowe miejsce postoju jednostki personelu naziemnego, który w większości przewieziono pociągami. Szkolenie 1 Pułku zakończyło się na przełomie lipca i sierpnia 1944 r. Następnie pułk został przebazowany do Polski – pierwszym miejscem postoju na terenie „Polski lubelskiej” było lotnisko Dyss w pobliżu Lublina. Następnie jednostkę przesunięto do Zadybia Starego, gdzie Polacy spotkali się z personelem radzieckiego 611 Pułku Lotnictwa Szturmowego wyposażonego w samoloty Il-2. Niewielkie doświadczenie polskich pilotów doprowadziło do niezbyt przyjemnej dla strony polskiej sytuacji. Personel radzieckiego pułku wyraził duże niezadowolenie z faktu, że podczas zadań bojowych mają być osłaniani przez niemających frontowego doświadczenia pilotów. W tej sytuacji dowództwo radzieckiego lotnictwa zdecydowało się na przydzielenie do

---

<sup>64</sup> Tałdykin zdecydował min., o sprowadzeniu z powrotem do Grigoriewskoje grupy pilotów, którzy ukończyli już szkolenie i mieli odebrać w Kuźniecku samoloty myśliwskie przed przejściem na front. WBH, CAW, sygn. III.270.17, k. 248; E. Chromy, op. cit., s. 40 – 42.

<sup>65</sup> M. Konieczny, op. cit., s. 179 – 181.

<sup>66</sup> s. 135 – 137.

polskiej jednostki grupy radzieckich pilotów myśliwskich z 233 „Mińskiego” Pułku Lotnictwa Myśliwskiego.

Polscy myśliwcy wykonali tylko kilka lotów „pod opieką” radzieckich towarzyszy broni. Pierwszy lot bojowy pułku został wykonany w dniu 23 sierpnia 1944 r. w rejonie Warki <sup>67</sup>. Uczestniczyli w nim płk. Iwan Tałdykin, Witold Gabis, Oleg Matwiejew oraz jedyny Polak w tej grupie Edward Chromy <sup>68</sup>. Dowódcą radzieckiej grupy biorącej udział w zadaniu był chor. Leonid Mironienko. Radzieccy lotnicy wykryli stanowiska niemieckiej artylerii oraz około 60 samochodów w rejonie miejscowości Polesie <sup>69</sup>. Zadanie zostało wykonane bez żadnych trudności – w kolejnych dniach pułk kontynuował działania bojowe w tym rejonie.

Do dnia 30 sierpnia 1944 r., gdy sformowano 1 Polską Mieszaną Dywizję Lotniczą jednostka wykonała kilka lotów bojowych. Drugie zadanie bojowe polska jednostka wykonała 24 sierpnia. Udział w zadaniu wzięli mjr. Bujewicz, chor. Chaustowicz, mjr. Wicherkiewicz oraz chor. Bogusiewicz – poza mjr. Bujewiczem wszyscy piloci uczestniczący w zadaniu pochodzili z najslabiej przeszkolonej 3 Eskadry, ich zadanie polegało na osłonie szturmowców udających się w pobliże Warki na rozpoznanie nieprzyjacielskich pozycji. Zadanie przebiegło bez większych trudności – Iły zaatakowały cele w pobliżu Nowej Ostrołęki. Do ataku na cele naziemne dołączył także mjr. Bujewicz, który ostrzelał niemieckie stanowiska <sup>70</sup>. Tym razem Polacy towarzyszyli grupie dowodzonej przez por. Kitajewa. Dowodzone przez niego Iły wykryły stanowiska artylerii na przedpolach miejscowości Józefów. W pobliżu tej samej miejscowości lotnicy wykryli niemieckie samochody na postoju. Podczas lotu grupa była atakowana przez artylerię przeciwlotniczą strzelającą z rejonu Starej Warki, Winiarów, Pilicy i Warki <sup>71</sup>.

Przed stworzeniem 1 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej lotnicy z 1 i 611 Pułku wykonywali loty jeszcze dwukrotnie. Po raz pierwszy 25 sierpnia w godzinach popołudniowych. Zadanie rozpoznania nieprzyjacielskich stanowisk

---

<sup>67</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.23, k. 17.

<sup>68</sup> E. Chromy, op. cit., s. 87 – 88.

<sup>69</sup> Z. Bulzacki, *Materiały i dokumenty do historii LLP. 3 plsz (23.08.1944 – 9.05.1945)*, Poznań 1975, s. 56.

<sup>70</sup> Idem, *Materiały i dokumenty do historii LLP. Dziennik lotów oraz meldunków bojowych i rozpoznawczych 1 plm „Warszawa”. 23.8.1944-4.5.1945*, Poznań 1976, s. 2.

<sup>71</sup> Idem, *3 plsz...*, s. 57.

artyleryjskich w rejonie Góry Kalwarii i Wynoskowa otrzymała grupa chor. Mironienki <sup>72</sup>. Osłonę myśliwską szturmowcom zapewnili piloci I Eskadry oraz kpt. Konieczny <sup>73</sup>. Dowódca eskorty opisał ten lot na kartach swoich wspomnień:

*Jak wspomniałem, w trzecim locie miałem dowodzić osłoną. Wypadło to w dniu 25 sierpnia. Rano pułkownik Smaga kazał nam czekać i być w pogotowiu. Mechanicy podgrzali silniki, para alarmowa ustawiła się koło stanowiska dowodzenia. Czekaliśmy. Mijały godziny i nic się nie działo. Około godziny 13.00 przyjechał pułkownik Romeyko. Wpadł najpierw do szturmowców i przyprowadził na nasze SD pułkownika Mironowa oraz chorążego Mironienkę, dowódcę pary Ilów. Zasiadliśmy za stołem, a wokół stali piloci, przysłuchując się z zaciekawieniem, co mówi pułkownik Romeyko. Ten, rozłożywszy mapę sztabową, [...] podał nam położenie na froncie i wynikające z tego zadania. Na lewym brzegu Wisły wciąż byli Niemcy. Jak stwierdziło [...] rozpoznanie, zajęli oni w tych dniach dwie kępy na Wiśle, jedną zwaną Radwankowską, a drugą bezimienną.*

*[...] Jeszcze tego samego dnia dwa szturmowce osłaniane przez klucz Jaków miały rozpoznać rejon Góry Kalwarii, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia środków ogniowych. Następnego dnia miała wyruszyć grupa szturmowców z zadaniem zaatakowania rozpoznanych celów. Plan zyskał całkowitą aprobatę generała Bewziuka.*

*[...] Jako prowadzonego do swojej pary wziąłem chorążego Kozaka, z którym latałem nad Warszawę. Grupę uderzeniową tworzyła para Lisiecki – Gołubicki. Mironienko odjeżdżał na stoiska Ilów, a Romeyko do Kłoczewa. [...] Zakładamy spadochrony, zajmujemy miejsca w kabinach. Czekamy kilka minut, aż zagrają po drugiej stronie lotniska silniki Ilów Kitajewa. Obladowane bombami szturmowce powoli ruszają w stronę pasa startowego. Nasz klucz nosi kryptonim „Róża-2”.*

*W słuchawkach słyszę chrobotanie, po czym poznaję głos Mikłaszewicza.*

*- „Róża dwa”, tu „Osa”. Kołujcie na start.*

*Daję znak moim podkomendnym i czwórka naszych Jaków kołuje w stronę drogi startowej. Słyszę, jak para Mironienki otrzymuje*

---

<sup>72</sup> Ibidem.

<sup>73</sup> Pilotami myśliwskimi biorącymi udział w zadaniu byli: kpt. Konieczny, por. Lisiecki, chor. Gołubicki oraz chor. Kozak. P. Rapiński, *1 Pułk...*, s. 171 – 172.

zezwole nie na start. Już ich silniki grają na pełnej mocy. Samoloty pędzą do przodu. Stosunkowo krótki rozbieg i para szturmowców odrywa się od ziemi.

- „Róża dwa” – słyszę w słuchawce. – Zezwalam na start.

Dochodziła godzina 14.40. Wchodzę z Kozakiem na pas, skręcam w lewo i daję pełny gaz. Samolot niczym narowisty koń wyskakuje do przodu. Nabiera prędkości. Koła coraz delikatniej muskają nawierzchnię lotniska. Już jesteśmy w powietrzu. Startuje para Lisieckiego. Redukuję nieco gaz i chowam podwozie. Niczym strzala Jak mknie w górę. Iły mam już poniżej linii horyzontu. Na wysokości 200 metrów nad nimi para radzieckich Jaków. W idealnie wyrównanym szyku lecimy północnym kursem, lekko nabierając wysokości. Szturmowce mają o 100 kilometrów mniejszą prędkość od Jaków. Chodzimy więc esami osłaniając Iły raz z prawej, raz z lewej strony.

[...] Powietrze jest czyste. Poza nami nikogo na niebie nie ma. Pod nami przesuwa się ziemia. Małe chłopskie poletka z żółtawymi rżyskami, miejscami widać podorywki i liczne kępki lasów. Nic na razie nie mówi o wojnie. Mijamy z boku Garwolin. Jeszcze dwie, trzy minuty i skręcamy na kurs zachodni. Przed nami Góra Kalwaria. Widać Wisłę, a pomiędzy Górą Kalwarią i Czerskimi dwie wiślane kępy. Na jednej z nich siedzą Niemcy. Jutro ma ich wyrzucić nasza piechota wsparta szturmowcami.

Przelatujemy Wisłę. Odzywa się niemiecka artyleria przeciwlotnicza. Biją do nas ze wszystkich stron. Czerwone paciorki nanizane na srebrne smugi przechodzą pomiędzy samolotami, niemal ocierając się o skrzydła i kadłuby. Mironienko neglizuje niemiecki ogień. Wykonuje nad Górą Kalwarią i Czerskiem jeden, drugi i trzeci krąg. Rozpoznaje liczne stanowiska artyleryjskie. Z domów i budynków gospodarczych wystają lufy dział. Mironienko kończy rozpoznanie i z parą swych jaków rusza do ataku. Grzmocą do stanowisk artylerii i z kaemów, i z działek, obrzucają je bombami.

Mam wielką chęć wziąć udział w tej imprezie. Jako dowódca osłony nie wypada mi. Korzystając z tego, że w powietrzu nie ma nikogo obcego, posyłam do ataku parę Lisieckiego. Dwa Jaki przewracają się przez skrzydła i niczym pociski, omal że pionowo, walą w dół. Atakują dokuczliwą baterię artylerii przeciwlotniczej, która po drugim ataku milknie. Ale jednocześnie Mornienko melduje,

że wyczerpała się amunicja. W rejonie na wschód od Czerska tworzymy szyk. Liczę szturmowce i Jaki. Nikogo nie brakuje <sup>74</sup>.

26 sierpnia 1944 r. pułk wykonał ostatni lot bojowy przed włączeniem go w skład 1 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej. Zadanie polegało na zapewnieniu osłony 12 łom, które przeprowadziły uderzenia na stanowiska artylerii i moździerzy nieprzyjaciela w rejonie Góry Kalwarii i Czerska. Dowódcą grupy uderzeniowej był por. Kitajew. Niestety, nie wiadomo jak nazywali się piloci szturmowców biorący udział w zadaniu <sup>75</sup>. Znacznie więcej można powiedzieć na temat grupy osłony w skład której weszli Tałydykin, Gabis, Matwiejew, Chromy, Gaszyn i Bobrowski <sup>76</sup>. Podczas zadania nieprzyjaciel otworzył silny ogień przeciwlotniczy – Niemcy nie zdołali jednak trafić żadnego z samolotów. Zamiast tego atakującym udało się wznieść kilka pożarów – celem ataku szturmowców stała się także wyspa wiślana, na której zauważono silne ognisko ognia przeciwlotniczego. Przeprowadzony przez samoloty atak pozwolił przynajmniej na chwilę „uspokoić” Niemców którzy przerwali ostrzał.

Po powrocie z zadania zwierzchnicy polskiego pułku uznali, że dalsze utrzymywanie przy polskich myśliwcach „obserwatorów” z radzieckiej jednostki myśliwskiej nie ma sensu. Odlot Rosjan z 233 pułku nastąpił 31 sierpnia podczas przerwy w lotach <sup>77</sup>. Kolejne działania bojowe pułk „Warszawa” wykonał już w ramach „skrzydlatej dywizji”.

## **2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków” – przed powstaniem 1 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej**

W wyniku zimowej ofensywy Armii Czerwonej na południowym skrzydle frontu wschodniego, w pierwszych miesiącach 1944 r., wyzwolone zostały między innymi tereny dawnych województw tarnopolskiego i Wołynia. Obszary te były licznie zamieszkiwane przez ludność polską, która w okresie okupacji sowieckiej i niemieckiej była poddawana licznym szykanom ze strony

---

<sup>74</sup> M. Konieczny, op. cit., s. 229 – 233.

<sup>75</sup> Z. Bulzacki, *3 plsz...*, s. 58.

<sup>76</sup> Idem, *1 PLM...*, s. 3.

<sup>77</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.19, k. 18; P. Rapiński, *1 Pułk...*, s. 175.

okupantów. Jednocześnie na terenie Wołynia rozwinęła się silna partyzantka ukraińska i radziecka, które przystąpiły do przeprowadzania czystek na ludności polskiej.

Sytuacja na terenie Wołynia przybrała na tyle niebezpieczne rozmiary, że niemieckie władze okupacyjne zdecydowały się stworzyć oddziały polskiej samoobrony, której dostarczano broń i amunicję. Po wkroczeniu na te tereny jednostek Armii Czerwonej doszło do rozbrowienia polskich formacji, a także likwidacji 27 Wołyńskiej Dywizji Piechoty Armii Krajowej. Działania te były jednoznaczne z wydaniem wyroku śmierci na tysiące Polaków pozostałych na dawnych kresach wschodnich II RP. Sytuację dodatkowo pogorszyło przeprowadzenie na wyzwolonych terenach poboru do Wojska Polskiego. Z terenów zagrożonych działaniami Ukraińskiej Powstańczej Armii odpłynęło w ten sposób wiele tysięcy rekrutów, którzy w „cywilu” zajmowali się obroną polskich wsi i mniejszych miasteczek. Dopiero po pewnym czasie nowa radziecka administracja przystąpiła do rozprawy z ukraińskimi bandami.

W wyniku przeprowadzenia poboru w Sumach powołano do życia Ośrodek Formowania i Uzupelnienia Armii Polskiej, którego komendantem został gen. dyw. Karol Świerczewski, były oficer Armii Czerwonej. Do połowy marca 1944 r. w obozie w Sumach zgromadziło się prawie 50 tys. poborowych. Z tej grupy udało się wybrać pewną ilość kandydatów do służby w lotnictwie. Część z nich została skierowana do Grigoriewskoje, inni zaś trafili do radzieckich szkół lotniczych. W związku z przekształceniem 1 Korpusu Polskiego w ZSRR w 1 Armię Polską, zapadła decyzja o formowaniu nowych jednostek lotniczych. Jedną z jednostek, która powstała przy tej okazji był 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków” utworzony w dniu 1 kwietnia 1944 r. Przewidywano stworzenie jeszcze jednej jednostki wyposażonej w samoloty szturmowe Il-2, a także eskadry lotnictwa łącznikowego. Odpowiedzialność za formowanie nowych pułków i eskadr spadła na Sztab Sił Powietrznych Armii Czerwonej, działający w ramach Moskiewskiego Okręgu Wojskowego.

Niestety optymizm związany z przejściem dużej ilości polskich rekrutów okazał się pozbawiony podstaw. Wśród ponad 50 tys. poborowych nie było odpowiedniej ilości wyszkolonego personelu, co zmusiło polskie władze wojskowe do zmiany dotychczasowych zamierzeń. Zrezygnowano z formowania pułku lotnictwa szturmowego – zamiast tego władze wojskowe zdecydowały się na stworzenie jednostki nocnych bombowców wyposażonej w samoloty

U-2 <sup>78</sup>. Przy tworzeniu nowego pułku władze radzieckie miały udzielić Polakom znacznie większej pomocy niż podczas tworzenia pułku „Warszawa”.

Strona sowiecka doskonale zdawała sobie sprawę z powagi sytuacji. W związku z tym wyraziła zgodę na formowanie nowych jednostek. 2 PNB „Kraków” otrzymał nie tylko cały potrzebny do stworzenia nowej jednostki sprzęt, ale także odpowiednią ilość personelu. Równocześnie rozpoczęto intensywne szkolenie tych żołnierzy, którzy mogli podjąć służbę w jednostkach lotniczych Wojska Polskiego.

2 kwietnia 1944 r. do Grigoriewskoję przybył rzut lotniczy nowego pułku. Na lotnisku wylądowały 32 samoloty wielozadaniowe U-2, z załogami radzieckimi, wśród których było kilkunastu Polaków służących wcześniej w lotnictwie radzieckim. Przybyłych podzielono na 3 eskadry i klucz sztabowy. Dowodzenie nad przybyłymi objął urodzony w 1896 r. w Dąbrówce płk. pil. Józef Smaga. Smaga pochodził z rodziny polskiej, ale w okresie po rewolucji październikowej i przejęciu władzy w Rosji przez bolszewików podjął służbę w Armii Czerwonej <sup>79</sup>. Jego współpracownikami byli kpt. Welker, który objął stanowisko zastępcy dowódcy, szef sztabu ppłk. Jan Korotkiewicz i inżynier pułku kpt. Leon Rogowski. Dowódcami eskadr mianowano kapitanów: Wiktora Bukowskiego (I Eskadra), Jerzego Fewraleskiego (II Eskadra) oraz Filipa Tyszkiewicza (III Eskadra).

Organizacja jednostki zajęła około dwóch tygodni. 15 kwietnia nowy pułk przystąpił do normalnej pracy szkoleniowej. Grupą instruktorów radzieckich, którzy odpowiadali za wyszkolenie personelu latającego i naziemnego dowodził pułkownik Makowoz <sup>80</sup>.

Niestety w polskich archiwach wojskowych nie zachowały się praktycznie żadne materiały dotyczące 2 PNB „Kraków”. Autorzy starający się odtworzyć losy pułku mają również spory problem z dotarciem do wszelkiego rodzaju wspomnień, gdyż polski personel tej jednostki nie pozostawił po sobie zbyt wielu relacji. Jest to tym

---

<sup>78</sup> Samoloty wielozadaniowe U-2 były wykorzystywane jako maszyny szkolne, rozpoznawcze, łącznikowe, sanitarne, pasażerskie, rolnicze, a także jako lekkie bombowce. W 1944 r. w uznaniu zasług twórcy samolotu U-2, inż. Nikołaja Polikarpowa maszyna otrzymała nową nazwę, Po-2. W tekście autor przyjął zasadę, że dla okresu przed czerwcem 1944 r. maszyny tego typu określa jako U-2, a po czerwcu 1944 r. jako Po-2. Po zakończeniu II Wojny Światowej Po-2 był produkowany na licencji w Polsce jako CSS-13.

<sup>79</sup> WBH, CAW, sygn. 497/58/6528, k. 1.

<sup>80</sup> M. Monis, *Historia 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”*, Warszawa 1956, s. 10.

dziwniejsze, że jednostka wykonywała bardzo wiele ciekawych zadań – min., wykonywała zrzuty broni i amunicji z pomocą dla powstańców warszawskich.

Pierwszym krokiem jaki podjęły władze nowej jednostki było skierowanie do obozu w Sumach kpt. Welkera, któremu powierzono zadanie werbowania nowych kandydatów. W ciągu kilku dni udało mu się pozyskać trzech żołnierzy przedwojennego lotnictwa polskiego: sierż. Aleksandra Danielaka, plut. Mariana Grabowskiego i kpr. Józefa Wnuka <sup>81</sup>. Danielak jako strzelec samolotowy i częściowy inwalida został uznany za zdolnego do służby w charakterze nawigatora. Więcej pożytku było z Grabowskiego i Wnuka, którzy przeszli szkolenie z zakresu pilotażu jeszcze przed wybuchem wojny <sup>82</sup>.

Oprócz zwerbowania trzech przedwojennych lotników Welkerowi udało się także zebrać grupę blisko 40 osób, które stały się załóżkiem IV Eskadry. Eskadra ta została podzielona na dwie części. Pierwszą stanowili żołnierze, których zakwalifikowano do szkolenia z zakresu pilotażu, drugą przygotowywano do objęcia obowiązków personelu naziemnego. Bardziej doświadczony personel pierwszych trzech eskadr podczas pobytu w Grigoriewskoje przeszedł szkolenie wstępne, podczas gdy IV eskadra rozpoczęła swoją naukę od podstaw <sup>83</sup>. Po zakończeniu szkolenia teoretycznego wszystkie wysiłki instruktorów skupiły się na szkoleniu z zakresu pilotażu.

Loty rozpoczynano od wykonywania startów, robienia skrętów i podchodzenia do lądowania. Po 10 – 15 godzinach nalotu z instruktorem, uczniowie rozpoczynali samodzielnie loty po kręgu, a następnie wykonywali ćwiczenia w strefie. Wydaje się, że rozpowszechniona wcześniej opinia o tym, iż dalszą część szkolenia obejmowały loty grupowe jest nieprawdziwa <sup>84</sup>. Podobne jak stwierdzenie, że pod koniec maja jednostka została przerzucona lotem na lotnisko Gostomel <sup>85</sup>.

Ze względu na fakt, iż Po-2, był w 1944 r. samolotem de facto nadającym się tylko do zadań łącznikowych oraz szkolenia personelu lotniczego, a ponadto dysponował bardzo słabymi osiąganiami podczas wiosennego przesunięcia jednostek „ludowego” lotnictwa na

---

<sup>81</sup> J. Nieciengiewicz, op. cit., s. 42.

<sup>82</sup> Ibidem.

<sup>83</sup> Ibidem, s. 42 – 47.

<sup>84</sup> Ibidem, s. 48 – 67.

<sup>85</sup> M. Monis, op. cit., s. 27.



kijowski węzeł lotniskowy personel „krakowskiego” pułku pokonał drogę koleją <sup>86</sup>. Szkolenie na lotnisku Gostomel w przypadku 2 PNB obejmowało głównie wyszkolenie praktyczne, w tym także trening przed lotami bojowymi. Szczególny nacisk kładziono na doskonalenie pilotów i nawigatorów pułku w działaniach nocnych. Dążono zwłaszcza do opanowania przez załogi atakowania celów naziemnych w odstępach 2-3 minut, jeden po drugim. Taktyka ta była uznawana za najbardziej efektywną formę działania nocnych bombowców i była stosowana także w jednostkach sowieckich wyposażonych w te niepozorne samoloty. Sporym utrudnieniem w organizacji szkolenia okazała się obecność „warszawiaków” z pułku myśliwskiego, którzy także przebywali na terenie lotniska w Gostomlu. W tej sytuacji konieczne było zorganizowanie życia na lotnisku tak, by jedna grupa nie wchodziła w drogę drugiej. Okazało się to dość trudnym zadaniem, tym bardziej, że w obu pułkach poszczególne eskadry prezentowały bardzo różny poziom realizacji materiału obejmującego wyszkolenie praktyczne i teoretyczne.

Przebieg szkolenia na kijowskim węźle lotniskom zapisał się na trwałe we wspomnieniach niektórych polskich lotników, tym bardziej, że w niektórych przypadkach oznaczał on powrót do kabiny po dość długiej przerwie, spowodowanej przenosinami:

*Urządzamy się na nowym miejscu. Przygotowujemy sypialnie, sale wykładowe, poznajemy rozmieszczenie dowództwa, stołówki, łaźni i innych miejsc – dziś nazwalibyśmy je administracyjnymi. Na nowym lotnisku, które musimy poznać, zapamiętać położenie, punkty charakterystyczne (dla orientacji), bazuje również i 1. Pułk Myśliwski „Warszawa”. Nie tylko bazuje, ale i intensywnie się szkoli. Cały dzień latają samoloty, piloci myśliwscy latają do strefy, gdzie trenują do przyszłych walk powietrznych. Jak my się tu pomieścimy? Czy dwie szkoły nie będą sobie przeszkadzały? Dowództwa ustaliły, że od wczesnego ranka do obiadu lata 1. Pułku, a my mamy teorię. Po obiedzie my będziemy latać. W następnym tygodniu – odwrotnie. Trudno, by dwa różne typy samolotów, z uczniami na dodatek, mogły latać równocześnie i bezpiecznie.*

*Pierwszy lot na nowym lotnisku po przerwie, to lot dłuższy. Wychodzi mi on nadspodziewanie dobrze. Samolot jest posłuszny. Leci tak, jak chcę i tam, gdzie chcę. Czy to ja sam prowadzę, czy*

---

<sup>86</sup> J. Nieciengiewicz, op. cit., s. 55.

*instruktor mi pomaga? Nie, ręce instruktora są założone na burcie samolotu. To znaczy, że nie pomaga. Sam się dziwię. On też*<sup>87</sup>.

Jednocześnie wraz z przybyciem na Ukrainę personel latający zaczął otrzymywać bardziej kaloryczne posiłki, które w sumie wynosiły 5 tysięcy kalorii dziennie<sup>88</sup>. Co zrozumiale wpływało to bardzo pozytywnie na nastroje wśród lotników. Warto również odnotować, iż dość monotonną wojskową dietę uzupełniano zdobywanymi na różne sposoby owocami, które pozyskiwano z położonych w pobliżu lotniska sadów. Rozpoczęcie lotów „na zastosowanie bojowe”<sup>89</sup>, było dość trudne dla personelu pułku, jednakże nowy dowódca pułku (płk. Smaga został przeniesiony na stanowisko dowódcy przyszłej dywizji lotniczej z dniem 1 sierpnia 1944 r.), mjr. pil. Siemion Worobiow, uznał że konieczne jest podniesienie tempa wyszkolenia co przygotowuje załogi do służby frontowej, a także pozwoli na szybsze zakończenie szkolenia.

Szkolenie zostało zakończone przeprowadzonymi na początku sierpnia egzaminami, które obejmowały wyszkolenie polityczne, znajomość sprzętu technicznego oraz technikę latania. Ten ostatni przedmiot był domeną „mistrza latania”<sup>90</sup>, Wasyla Gaszyna pełniącego służbę w 1 PLM „Warszawa”. Autor monografii poświęconej historii 2 PNB „Kraków” tak opisywał metody pracy radzieckiego lotnika:

*Niektórzy piloci podczas wykonywania zadań „na zastosowanie bojowe” zaczęli pod koniec szkolenia wracać mniejszą uwagę na czystość latania. Kapitan Gaszyn był jednak nieubłagany. Odchylenie przy starcie o 10° od nakazanego kierunku uważał za niedopuszczalny u pilota bojowego błąd i „ścinał” delikwenta. Nie przepuszczał nawet najmniejszych naruszeń ustalonej prędkości czy wysokości. Kilka egzaminów powtórzono, ale wyszło to tylko na dobre pilotom*<sup>91</sup>.

Niestety nie zachowało się zbyt wiele wspomnień lotników z „krakowskiego” pułku. Szczególnie mało wiadomo na temat polskich pilotów służących w tej jednostce. W tej sytuacji pozostaje po raz kolejny oddać głos Jerzemu Nieciengiewiczowi, który po latach wspominał swój egzamin na samolocie Po-2:

---

<sup>87</sup> Ibidem, s. 56.

<sup>88</sup> Ibidem, s. 57.

<sup>89</sup> M. Monis, op. cit., s. 28.

<sup>90</sup> Ibidem, s. 32.

<sup>91</sup> Ibidem.

*Po kolacji idziemy na lotnisko. Mamy do dyspozycji trzy samoloty. Znane nam, bo nie z pułku, lecz te nasze pocziwce, od których zaczynaliśmy. Na nich też i skończymy. Ci, co zdali teorię na pięć, a więc między innymi i ja, mają latać pierwsi. Może to i dobrze, mniej oczekiwania. Może źle, egzaminujący będzie mniej zmęczony, bardziej wymagający.*

*Wzywają mnie do samolotu. W tylnej kabinie znany mi już z egzaminów teoretycznych przewodniczący komisji, pułkownik. Z tak wysoką fiszą jeszcze nie latałem. Dowódca naszego oddziału to major. Melduję się. Każę powtórzyć nazwisko, czegoś szuka w swoich notatkach.*

*- Aha. To ty z tej załogi, co trafiła w środek celu, i z tej piątkowej ósemki. A jak się czuleś na trzydniowym bieganiu? Siadaj.*

*Wchodzę do kabiny i myślę, po co mu te informacje podano, przecież egzamin jest z tego lotu, a nie z całego szkolenia. A może powinien znać całokształt zachowania ucznia? Czy też ta, moim zdaniem niesłusznie nałożona kara za przekroczenie czasu będzie się wlokła za mną przez całe życie? Nie czas na zadanie sobie pytań, teraz jest egzamin, trzeba uważać, a nie rozmyślać.*

*- Polecimy do strefy. Wykonasz po dwa płytkie i po dwa głębokie wiraże w prawo i w lewo, a następnie spiralą zejdziesz do wysokości kręgu i wykonasz lądowanie, a następnie jeszcze dwa. Jasne?*

*- Tak jest.*

*Startuję nabieram wysokości. Dolatuję do strefy. Wykonuję zadanie. Udaje mi się nad podziw. Po każdym głębokim wirażu lekki wstrząs samolotu świadczył o idealnie wykonanej ewolucji w poziomie. Wchodziłem w pozostawione strugi powietrza na tej wysokości. Wracamy na lotnisko i tu też lądowania wychodzą, jakbym siadał w puch, a nie na trawę.*

*- Czy każdy z was tak ląduje? – pyta egzaminujący.*

*- Mam wrażenie, że lepiej – odpowiadam.*

*- Nie bądź za skromny. Gdzie mieszkasz? Mogę dać 7 dni urlopu za zdany egzamin na pięć.*

*- W Warszawie – odpowiadam.*

*- No to urlopu nie dam, jeszcze nie wyzwolona.*

*Po lotach okazało się, że pięciu kolegów również zdało wszystkie egzaminy, teorię i praktykę, z oceną bardzo dobrą. Wśród nich dwaj przedwojenni, w Polsce szkoleni, piloci* <sup>92</sup>.

Egzaminy zakończyły się 9 sierpnia. Trzy dni później pułk rozpoczął przygotowania do przebazowania na pierwsze lotnisko położone na terenie „Polski lubelskiej”. Podobnie jak w przypadku pułku „Warszawa” lotniskiem etapowym i jednocześnie pierwszym miejscem postoju na wyzwolonym terytorium przyszłego państwa polskiego, miała być położona niedaleko Lublina miejscowość Dyss. Część personelu naziemnego została wysłana na miejsce na pokładzie samolotu Lisunow Li-2. Podczas przelotu na lotnisko etapowe, piloci samolotu transportowego zauważyli zbliżający się do nich samolot myśliwski Bf 109, jednakże załódze „litki” udało się ukryć w chmurach <sup>93</sup>. Reszta lotu przebiegła już bez większych niespodzianek.

Po przybyciu do Dyss personel naziemny pułku rozpoczął przygotowania lotniska na przyjęcie samolotów bojowych z pułku „Warszawa” i „Kraków”. Krakowiaczy opuścili Gostomel 15 sierpnia 1944 r. Lot do Polski wykonała I, II i III Eskadra. Personel należący do IV Eskadry drogę do ojczyzny na pokładzie transportowca. Wylot nastąpił 30 sierpnia 1944 r.

W Dyssie 2 PNB spędził cztery dni. Okres ten upłynął personelowi pułku na „spotkaniach z ludnością miejscową”. Możliwe, że pod tym eufemistycznym określeniem kryje się zorganizowanie licznych pogadanek o charakterze politycznym i „uświadamiającym”. Następnie jednostka została skierowana do Woli Rowskiej. Personel jednostki został ulokowany na terenie majątku Rowy. Lotnicy i nawigatorzy zamieszkali w położonych niedaleko dworu czworakach, podczas gdy sztab jednostki kwaterował w dworze. Zarówno na terenie majątku jak i okolicznych wsi nie było ludności polskiej, z którymi mogliby skontaktować się lotnicy. Wynikało to z faktu, iż linia frontu w tym rejonie nie doszła jeszcze do Wisły <sup>94</sup>. Pierwsze dni na lotnisku frontowym upłynęły lotnikom na wykonaniu oblotów frontu, oraz zapoznaniu się z terenem przyszłych działań co miało kluczowe znaczenie dla załóg nocnych bombowców. Niezwykle lakoniczny opis stworzony przez

---

<sup>92</sup> J. Nieciengiewicz, op. cit., s. 84 – 85.

<sup>93</sup> M. Monis, op. cit., s. 36.

<sup>94</sup> J. Nieciengiewicz, op. cit., s. 88.

tworzącego w latach 50. XX w. historyka dotyczący oblotu frontu pozostawia duże pole do spekulacji:

*Dwa dni zajął oblot linii frontu i terenu przyszych działań. W dzień loty odbywały się pod osłoną myśliwców, gdyż spotkanie przeciwnika powietrznego mogłoby powolne „kukuruźniki” narazić na poważne niebezpieczeństwo. Na szczęście maszyny faszystowskie nie pojawiły się<sup>95</sup>.*

Możliwe, że podczas oblotu frontu wykonanego przez załogi krakowskiego pułku, bezpieczeństwo powolnym dwupłatowcom zapewniali piloci z pułku „Warszawa”, jednakże informacji na ten temat brak w dokumentacji archiwalnej<sup>96</sup>. Jedyne informacje dotyczące oblotów frontu w wykonaniu personelu pułku „Warszawa” i „Kraków” pochodzą z literatury wspomnieniowej<sup>99</sup>, oraz publikacji o charakterze popularno-naukowym<sup>97</sup>. Opracowania historyczne pomijają wątek oblotu frontu milczeniem<sup>98</sup>.

Tymczasem w nocy z 21 na 22 i z 22 na 23 sierpnia 1944 r. najbardziej doświadczeni piloci jednostki; dowódca pułku i dowódcy eskadr, przystąpili do oblotu linii frontu w rejonie Warki w celu określenia sytuacji na froncie, sprawdzenia sprzętu i uzbrojenia, sprawdzenia orientacji w nocy, a także nawiązania współpracy z kierownikiem lotów i doskonalenia współdziałania pomiędzy załogami. Dopiero po zrealizowaniu wszystkich wymienionych elementów zdecydowano się na przystąpienie do działań bojowych, w których początkowo nie uczestniczyli niedoświadczeni polscy piloci<sup>99</sup>.

Niestety w istniejących materiałach istnieją poważne rozbieżności dotyczące daty wejścia do akcji „krakowskiego” pułku. Według starszych opracowań, pierwsze zadanie miało miejsce 23 sierpnia. Niestety, brak teczki zawierającej rozkazy bojowe pułku skutecznie uniemożliwia dokładne odtworzenie jego losów. Co gorsza w starszych opracowaniach, pojawia się koncepcja zgodnie z którą

---

<sup>95</sup> M. Monis, op. cit., s. 40.

<sup>96</sup> WBH, CAW, sygn.

III.270.23, k. 17. <sup>99</sup> M.

Konieczny, op. cit., s.

<sup>97</sup> M. Monis, op. cit., s. 42;

<sup>98</sup> I. Koliński, op. cit., s. 174 – 175.

<sup>99</sup> J. Bogdanowski, *2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków”*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy”, nr. 7/1970, s. 73.

jednostka rozpoczęła działania bojowe dopiero we wrześniu <sup>100</sup>. Zgodnie ze „starszą wersją” 23 sierpnia dowództwo pułku przeprowadziło bombardowanie w rejonie Warki, a następnego dnia w rejonie warszawskiej Pragi. 24 sierpnia około godziny 22.00 wystartowała pierwsza maszyna krakowskiego pułku i wzięła kurs na Warszawę. Samolot zabrał ładunek 150 kg bomb (3x50 kg). W odstępie trzech minut od ziemi oderwała się kolejna maszyna, która również ruszyła w stronę Warszawy. Jako pierwszy bombardował por. Żyźniewski, weteran walk o Stalingrad, następnie kapitan Jerzy Fewrański, Bukowski i pozostali <sup>101</sup>.

Możliwe, że różnice wynikają z faktu, iż równolegle z pojawieniem się w rejonie Warszawy pułku „Kraków” na odcinku tym rozpoczęła działania 9 Gwardyjska Dywizja Nocnych Bombowców dowodzona przez płk. Rossakowa <sup>102</sup>. Nie ulega natomiast wątpliwości, że zasadniczym okresem działania pułku przypada na okres walk o Pragę, stoczonych we wrześniu, już po utworzeniu 1 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej.

Ciekawą i jak do tej pory nie opisaną kwestię związaną z pierwszym okresem istnienia „krakowskiego” pułku stanowi sprawa zaginięcia jednej z załóg, która podczas przebazowania na lotnisko w Woli Rawskiej zgubiła się i lądowała w przygodnym terenie po niemieckiej stronie frontu. W całej historii zaginionej załogi najbardziej intrygujący jest fakt, że lotnicy zajmowali dość wysokie stanowiska służbowe. Pilot, kpt. Grzegorz Miserenko był dowódcą 2 Eskadry, a nawigator kpt. Henryk Kotulski zajmował stanowisko nawigatora eskadry. Najciekawsze w całej historii pozostaje jednak to, że załoga była ukrywana przez miejscową ludność aż do stycznia 1945 r., gdy na tereny te wkroczyły oddziały Armii Czerwonej <sup>103</sup>.

### ***3 Pułk Lotnictwa Szturmowego – przed powstaniem 1 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej***

611 Pułk Lotnictwa Szturmowego został utworzony w 1941 r. Jednostka była początkowo wyposażona w samoloty R-5, które

---

<sup>100</sup> K. Szelaż, *Nocny nalot*, Warszawa 1967, s. 27 – 28; C. Krzemiński, op. cit., s. 61.

<sup>101</sup> M. Monis, op. cit., s. 42.

<sup>102</sup> J. Bogdanowski, op. cit., s. 75.

<sup>103</sup> Z. Bulzacki, *Zarys historii 4 Pomorskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej (23.08.1944 – 17.10.1946)*, Poznań 1978, s. 8.

należały uznać za sprzęt przestarzały. Do maja 1942 r. ówczesny personel pułku został przeszkolony na nowych samolotach Il-2, które zastąpiły używane dotychczas „razwiedziki”.

W połowie 1944 r. jednostka po odniesieniu ciężkich strat w ludziach i sprzęcie została wycofana z frontu w celu uzupełnienia obsady personalnej i reorganizacji. Wówczas skierowano ją na kijowski węzeł lotniskowy – według niektórych starszych publikacji było to lotnisko Gostomel, propozycja ta wydaje się jednak mało prawdopodobna – w Gostomlu stacjonował już szkolący się pułk myśliwski, oraz pułk nocnych bombowców. Kolejnym argumentem przemawiającym za tym, iż szturmowcy dowodzeni przez ppłk. Jana (Iwana) Mironowa przed przybyciem do Polski nie stacjonowali na tym samym lotnisku co „warszawiacy” i „krakusi” jest autentyczne zdziwienie radzieckiego personelu latającego na wieść, że będą osłaniani przez pilotów pułku „Warszawa”, którzy wcześniej nie wykonywali lotów bojowych <sup>104</sup>. Wydaje się, że zdziwienie jakie okazali Rosjanie na widok polskich lotników jest najlepszym potwierdzeniem tezy, zgodnie z którą pierwsze spotkanie radzieckich szturmowców i polskich myśliwców miało miejsce dopiero w Zadybiu Starym.

Ze względu na brak zaufania do zdolności polskich pilotów myśliwskich, z „dziwnego pułku” <sup>105</sup> dowództwo radzieckiej jednostki zwróciło się z prośbą o przydzielenie grupy bardziej doświadczonych pilotów, którzy oceniliby umiejętności polskich lotników. Możliwe również, że wspomniana prośba, była jedynie zawoalowaną próbą sprawdzenia „wierności” polskich pilotów, którzy jako osoby mające za sobą przymusowy pobyt w ZSRR mogły wykorzystać pierwszą nadarżającą się okazję i uciec na nowych myśliwcach do Niemców. Nie ulega natomiast wątpliwości, że grupa radzieckich pilotów skierowanych do Zadybia Starego składała się z 11 pilotów i 17 techników, którzy „na co dzień” służyli w radzieckim 233 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Mińsk” <sup>106</sup>.

W momencie rozpoczęcia wspólnych działań bojowych z polskimi jednostkami lotniczymi, na czele pułku stał Rosjanin, ppłk. Mironow, doświadczony lotnik, który za udział w walkach z Niemcami został trzykrotnie odznaczony Orderem Czerwonego Sztandaru. Jego zastępcą do spraw polityczno – wychowawczych był

---

<sup>104</sup> E. Chromy, op. cit., s. 81 – 82.

<sup>105</sup> Ibidem.

<sup>106</sup> P. Rapiński, *1 Pułk...*, s. 167.

ppłk. Jerzy Tiutiunik, z pochodzenia Ukraińiec. Tiutiunik służył w Armii Czerwonej od 1927 r., był odznaczony Orderem „Czerwonej Gwiazdy”. Stanowisko szefa sztabu sprawował służący w Armii Czerwonej od 1928 r. ppłk. Jan Niczyporuk, odznaczony Orderem „Wielkiej Wojny Ojczyźnianej” II klasy. Stanowiska dowódców eskadr zajmowali: mjr. Piotr Koźlenko (I Eskadra), por. Wartan Dawidian (II Eskadra) oraz ppor. Mikołaj Kitajew (III Eskadra <sup>107</sup>). W toku działań bojowych w jednostce nie zachodziły większe zmiany personalne wśród oficerów jednostki.

Na terenie jednostki, we własnym zakresie prowadzono szkolenie personelu technicznego, co znalazło odbicie w licznych promocjach na stopnie oficerskie i podoficerskie, które miały miejsce w jednostce. Niestety, z awansów, które rozdawano w pułku, nie skorzystało zbyt wielu Polaków. Jak wynika z ustaleń ppłk. Szczepaniaka w toku całej wojny Polacy stanowili jedynie 5% personelu jednostki <sup>108</sup>.

<b>Tab. 2</b> Obsada personalna w 611 (3) Pułku Lotnictwa Szturmowego <sup>1</sup>								
Podział według grup	30 VIII 1944	25 X 1944	1 XII 1944	1 I 1945	1 II 1945	1 III 1945	1 IV 1945	9 V 1945
Oficerowie	52	54	54	53	52	54	54	53
Podoficerowie	121	123	127	121	122	123	129	128
Szeregowi	32	28	29	29	32	28	27	26
Razem:	208	212	226	208	209	212	212	210
Piloci	32	28	29	29	32	28	27	26
Strzelcy pokładowi	b.d.	48	48	48	42	44	43	42

<sup>107</sup> M. Szczepaniak, *Powstanie, organizacja i działania bojowe 3 pułku lotnictwa szturmowego – lata 1944 – 45*, w: Z. Bulzacki, *3 plsz...*, s. 8.

<sup>108</sup> *Ibidem*, s. 8 – 9.



<sup>1)</sup> Opracowanie własne na podstawie M. Szczepaniak, *Powstanie, organizacja i działania bojowe 3 pułku lotnictwa szturmowego – lata 1944 – 45*, w: Z. Bulzacki, *3 plsz...*, s. 9.

Pierwsze wspólne zadanie bojowe z polskimi myśliwcami radziecki pułk szturmowy wykonał 23 sierpnia 1944 r. Zadanie polegało na przeprowadzeniu rozpoznania stanowisk ogniowych przeciwnika w rejonie Warki. Podczas lotu wykonanego w czasie 8.45 – 9.20 przez dwa samoloty Il-2 <sup>109</sup>, wykryto kilka opuszczonych stanowisk ogniowych znajdujących się przed Warką. Samo miasto było zakryte chmurami. W rejonie celu nie pojawiły się żadne samoloty nieprzyjaciela, milczała również artyleria nieprzyjaciela.

Następnego dnia, 24 sierpnia, pułk kontynuował działania rozpoznawcze w rejonie Warki. Tym razem parę Iłow poprowadził por. Kitajew, który podczas lotu, wykrył 6 zamaskowanych stanowisk artylerii na południowym skraju Józefowa. Z kolei na północnym skraju miejscowości dostrzeżono 10 samochodów na postoju – niemieckie pojazdy okazały się bardzo łakomym celem dla por. Kitajewa, który ruszył do ataku pomimo ostrzału artylerii przeciwlotniczej i broni małokalibrowej prowadzonych z rejonu Starej Warki, Winiarów, Pilicy i Warki <sup>110</sup>.

25 sierpnia lot bojowy wykonała para dowodzona przez chor. Mironienkę, który otrzymał rozkaz przeprowadzenia rozpoznania w rejonie Góry Kalwarii i Wynoskowa. Załogi powróciły do Zadybia Starego o 15.15. Podczas lotu piloci wykryli stanowiska artylerii w rejonie Góry Kalwarii, następnie w pobliżu Czerska szturmowcy dostrzegli siły niemieckie, które obliczyli na „mniej więcej” kompanię piechoty. Piloci dwukrotnie schodzili do ataku – po raz pierwszy w rejonie Góry Kalwarii, następnie dwie linie niemieckich okopów ciągnących się wzdłuż Wisły, na wschód od Kępy Radwankowskiej. Podczas lotu „do głosu” doszła niemiecka artyleria przeciwlotnicza – ostrzał prowadzono z rejonu Góry Kalwarii, załogi szturmowców zdołały jednak uniknąć trafienia.

Pierwsza typowa wyprawa bombowa, od momentu rozpoczęcia współpracy z jednostkami polskimi, 611 Pułku miała miejsce 26 sierpnia. Wówczas to 12 załóg pod dowództwem por. Kitajewa otrzymało zadanie zaatakowania wykrytych poprzedniego dnia stanowisk artylerii i moździerzy w rejonie Góra Kalwaria – Czersk.

---

<sup>109</sup> Meldunek rozpoznawczy nr. 114, nie zawiera informacji na temat nazwisk członków załogi uczestniczących w locie. Idem, *3 plsz...*, s. 56.

<sup>110</sup> Ibidem, s. 57.

Uczestniczący w zadaniu piloci myśliwcy wspominali, że Iły atakowały głównie stanowiska na jednej z wiślanych wysp, ale złożony po locie meldunek rozpoznawczy nr. 117, nie wspomina o żadnym ataku na stanowiska nieprzyjaciela w pobliżu rzeki:

*Załogi zameldowały: w czasie od 14.15 do 14.35 z wysokości 800 m i lotu koszącego prowadzono obserwację. Zaatakowano stanowiska artylerii przeciwnika na wschodnim skraju m. Góra Kalwaria. Z m. Czersk prowadzono ogień artyleryjski. Na zachodnim skraju (w dół grobli) – stanowiska ogniowe moździerzy – atakowano. W lesie 1 km na zachód od Czerska zgrupowanie wozów do 30 sztuk i około jednej baterii artylerii oraz kompanii piechoty. Ogień artylerii przeciwlotniczej prowadzono z punktów: Góra Kalwaria, Czersk i Tatary. Lotnictwa myśliwskiego przeciwnika nie zauważono*<sup>111</sup>.

Zadanie zostało wykonane bez strat własnych.

Był to ostatni lot bojowy 611 Pułku w miesiącu sierpniu. Kolejne zadania bojowe i rozpoznawcze jednostka wykonała już jako część składowa 1 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej. Jak widać działania bojowe prowadzone przez pułk w ostatnich dniach sierpnia nie były zbyt intensywne, i ograniczały się głównie do rozpoznania prowadzonego przez dwie maszyny. Wyjątkiem od tej reguły był ostatni lot bojowy z dnia 26 sierpnia, połączony jakoby z działaniami wojsk lądowych. Koncepcja ta, poparta jest wspomnieniami pilotów „Warszawy”<sup>112</sup>, nie znajduje jednak potwierdzenia w materiałach archiwalnych dotyczących 611 Pułku.

### ***103 Samodzielna Eskadra Lotnictwa Łącznikowego***

Najmniejszą jednostką lotniczą wchodząca w skład 1 MDL była 103 Samodzielna Eskadra Lotnictwa Łącznikowego (SELŁ). Jednostka ta powstała w kwietniu 1944 r. w Grigoriewskoje, w wyniku przekształcenia jednostki lotnictwa sowieckiego. Jej wyposażenie było pod wieloma względami jednakowe jak w przypadku 2 PNB „Kraków”.

Początkowy cały personel jednostki składał się z personelu radzieckiego. Dopiero z czasem do eskadry zaczęły napływać uzupełnienia, obejmujące głównie personel naziemny. Niestety

---

<sup>111</sup> Ibidem, s. 58.

<sup>112</sup> M. Konieczny, op. cit., s. 233.

materiały archiwalne zgromadzone w Centralnym Archiwum Wojskowego, na temat eskadry nie pozwalają na odtworzenie jej losów i działań <sup>113</sup>. W tej sytuacji pozostaje jedynie zacytować ustalenia działającego aktywnie w okresie PRL historyka Izzydora Kolińskiego:

*Pod koniec 1944 r. eskadrę przesunięto na Ukrainę do Trojanowa koło Żytomierza; wykonywała zadania łącznikowe na korzyść Armii Polskiej. Odtąd aż do końca wojny eskadra bazowała w rejonach dyslokacji dowództwa i sztabu I armii i podlegała dowódcy armii. Oprócz zadań łącznikowych załogi wykonywały loty rozpoznawcze, a nawet ewakuowały rannych z frontu. W maju 1944 r. eskadra przybyła do Łucka, w trzeciej dekadzie lipca bazowała pod Chełmem, a następnie pod Lublinem. W okresie walk I armii WP na przyczółku warecko – magnuszewskim eskadra wykonywała zadania z lądowisk w Kurowie oraz pod Garwolinem. Podczas walk I armii WP w rejonie Warszawy eskadra bazowała w Soplicowie koło Otwocka. 17 I 1945 r. została przesunięta na lądowisko w rejonie Błonia, a od 19 I bazowała na lotnisku Sanniki. 20 I przeleciała do Brześcia Kujawskiego, a 22 II do Bydgoszczy. W lutym i marcu eskadra kilkakrotnie zmieniała lądowiska (Więcbork koło Sępólna, Złotów, Jastrowie, Szewcowa). Na początku kwietnia stacjonowała w Naroście. Podczas operacji berlińskiej również kilkakrotnie zmieniała miejsce postoju. Od 19 IV 1944 r. do zakończenia wojny 10 załóg eskadry wykonało 1512 zadań. Po wojnie eskadra powróciła do kraju na lądowisko pod Katowicami. W grudniu 1945 r. przemianowano ją na 9 Samodzielną Eskadrę Łącznikową Korpusu Bezpieczeństwa <sup>114</sup>.*

Niestety współcześni miłośnicy historii polskiego lotnictwa, oraz historycy utracili dostęp do wielu materiałów historycznych, z których mogli korzystać działający w okresie PRL badacze <sup>115</sup>.

---

<sup>113</sup> Materiały archiwalne obejmują jedynie teczki dotyczące materiałów finansowych oraz braków w wyposażeniu lotniczym. Materiały dotyczące eskadry zawarte są w Zespole nr. 277, obejmującym 10 teczek.

<sup>114</sup> I. Koliński, *Regularne jednostki...*, s. 273.

<sup>115</sup> Dobrym przykładem są np., relacje pisemne złożone przez strzelców pokładowych z licznych jednostek „ludowego” lotnictwa, z których korzystał tworzący w okresie PRL ppłk. Tadeusz Dalecki. T. Dalecki, *Strzelcy z „czarnych diabłów”*, Rzeszów 1988, s. 233 – 234.

## Rozdział II

### *„Malutkie” i „garbate”*

#### *– wyposażenie „skrzydlatej dywizji”*

##### *Radziecki sprzęt lotniczy informacje ogólne*

Rankiem 22 czerwca 1941 r. rozpoczęła się niemiecka agresja na ZSRR. Radzieckie siły powietrzne przystąpiły do walki wyposażone w sprzęt różnej jakości. Z jednej strony na wyposażeniu jednostek myśliwskich znajdowały się doskonale znane pilotom samoloty I-16, I-153 i I-15. Obok nich, eskadry i pułki zaczęły otrzymywać bardziej nowoczesne choć nie do końca udane samoloty Jak-1, LaGG-3 oraz MiG-3. Były to tak zwane myśliwce nowego typu, które miały zastąpić samoloty opracowane wcześniej przez inż. Polikarpowa, którego określano czasami mianem „króla myśliwców”.

Piloci nie darzyli zbyt dużym zaufaniem nowych samolotów kierowanych do jednostek liniowych. Najgorsza opinia przylgnęła do samolotów LaGG-3, których nazwę tłumaczono jako „lakierowany gwarantowany grób”. Problemy z nowym sprzętem nie były jedynym problemem z którym musieli poradzić sobie piloci spod znaku „czerwonej gwiazdy”.

W dostępnych opracowaniach istnieją dwa wyjaśnienia straszliwej klęski, jakie w pierwszych dniach niemieckiej agresji poniosły radzieckie siły powietrzne. Pierwsza z nich mówi o niespodziewanym ataku na „uśpione” lotniska, na których zniszczeniu uległy tysiące samolotów, które w większości były przestarzałe i nie pozwalały sowieckim pilotom na podjęcie równorzędnej walki z Niemcami. Druga, znacznie bardziej przekonująca wizja wydarzeń, które miały miejsce w pierwszych dniach wojny niemiecko – radzieckiej, mówi o wszechogarniającej

panice, której ulegli radzieccy piloci <sup>116</sup>. Zdarzały się sytuacje, gdy piloci działający w rejonach atakowanych przez Niemców rzucali się do panicznej ucieczki – chcąc ratować się przed „karzącą ręką” organów bezpieczeństwa, ta bezprecedensowa ucieczka została potem określona mianem „wyjścia spod uderzenia”. Jak ustalił rosyjski historyk i badacz Mark Sołonin, rekordziści „wychodzili spod uderzenia” na dystansie prawie 600 km <sup>117</sup>.

Nie można również zapominać, że znaczna część samolotów wykorzystywanych w radzieckich siłach powietrznych wymagała dość dużych umiejętności od pilota i członków obsługi naziemnej.

Jeżeli do wybuchu paniki dodamy niewielkie doświadczenie znacznej części radzieckich pilotów oraz fakt, iż wyposażenie, z którego korzystali nie było najwyższych lotów, otrzymamy obraz radzieckich sił powietrznych w pierwszych dniach wojny. Jeden z radzieckich weteranów wspominał po latach, że w chwili ukończenia szkoły miał wylatane zaledwie 40 – 45 godzin. Witalij I. Klimienko wspominał także o stosowanych „za jego czasów” metodach szkolenia personelu latającego:

*Po ukończeniu szkolenia na UT-2 przesiedliśmy się na I-16, nowoczesny myśliwiec, ale stanowiący dla pilotów olbrzymie wyzwanie, zwłaszcza w fazie startu i lądowania. Najpierw uczyliśmy się, kołując na ziemi, na starych samolotach z usuniętym poszyciem płatów, aby przez przypadek się nie poderwać. Kadet wsiadał do kabiny, „dawał” całą moc i rycząc silnikiem toczył taki samolot po polu startowym, imitując start. Musiał nabrać prędkości, unieść ogon i utrzymać się na pasie startowym. Było to trudne i nie wszystkim się udawało. Największy kłopot sprawiało utrzymanie maszyny na pasie i uniknięcie zbyt ostrych skrętów, które powodowały uszkodzenia podwozia. W takich przypadkach szkolenie przerywano i zaczynała się naprawa samolotu. Wszyscy oczywiście byli wtedy wściekli, a najbardziej sprawca tego całego zamieszania. Takie ćwiczenia na ziemi trwały 6 do 8 tygodni, potem zaczęły się loty na I-16.*

*Ukończyłem szkołę we wrześniu 1940 r., miałem wylatane 40 – 45 godzin na kilku typach samolotów. Po ukończeniu szkoły zostaliśmy*

---

<sup>116</sup> M. Sołonin, *Na uśpionych lotniskach... 22 czerwca 1941 roku*, Poznań 2009, s. 524 – 549.

<sup>117</sup> *Ibidem*.

*mianowani podporucznikami. Dostałem wreszcie mundur lotnika, o czym marzyłem od dziecka*<sup>118</sup>.

W porównaniu z radzieckimi pilotami Niemcy byli znacznie lepiej przygotowani. Ich piloci mieli okazję do zdobycia bezcennych doświadczeń w walkach nad Polską, Francją, Anglią i Jugosławią. Wprawdzie szeregi Luftwaffe zostały znacząco przerzedzone podczas nieudanej próby pokonania brytyjskich Królewskich Sił Powietrznych (RAF), ale latem 1941 r. Luftwaffe wciąż dysponowała nie tylko bardzo dobrym sprzętem, jak również doskonałymi pilotami. Sukcesy jakie Niemcy odnosili na terenie ZSRR stanowiły spore zaskoczenie także dla nich samych.

Po pierwszych porażkach Rosjanie zaczęli otrzymywać dostawy brytyjskiego i amerykańskiego sprzętu. Dużą karierę w sowieckim lotnictwie zrobiły amerykańskie i brytyjskie samoloty bombowe, a dużą popularnością wśród radzieckich pilotów cieszyły się chociażby samoloty myśliwskie P-39 Aircobra, podchodzące ze Stanów Zjednoczonych. Po bitwie na Łuku Kurskim sytuacja sowieckiego lotnictwa uległa znaczącej poprawie. Rosjanie mogli wreszcie pochwalić się w miarę udanymi samolotami myśliwskimi. Zmiana sytuacji na froncie wraz z sowiecką przewagą liczebną nad Niemcami, którzy byli coraz bardziej wyczerpani walką na kilka frontów, doprowadziła do tego, że począwszy od 1943 r. Niemcy zaczęli tracić inicjatywę na rzecz Sowietów.

Duże znaczenie dla odzyskania „oddechu” przez Rosjan miało wprowadzenie nowych samolotów myśliwskich, między innymi udanych LaGG-3, które w ostatnich seriach produkcyjnych wreszcie stały się sprzętem pozwalającym na skuteczne zwalczanie wrogich maszyn, napędzanych silnikami gwiazdowymi Ła-5 oraz poddanych procesowi daleko idącej przebudowy, myśliwcom Jakowlewa. Wydaje się jednak, że nawet wprowadzanie nowych typów samolotów przez Armię Czerwoną nie miało takiego znaczenia jak coraz większe straty ponoszone na innych frontach. Niemcy dzielić coraz szczuplejsze siły pomiędzy front zachodni, obronę Rzeszy i teatr śródziemnomorski.

Najintensywniejsze działania toczyły się nad Rzeszą – prawie codziennie niemieccy cywile byli odrywani od pracy za sprawą nalotów organizowanych przez amerykańską 8 Armię Powietrzną. Tymczasem ręce po pomoc do Niemców wyciągali także ich

---

<sup>118</sup> A. Driabkin, *Jastrzębie Stalina. Wspomnienia radzieckich lotników 1941*, Warszawa 2009, s. 21.

sojusznicy – Rumunii, Bułgarzy, Węgrzy, Finowie, Chorwaci i Włosi. Wszystkie te czynniki doprowadziły do postępującego osłabiania niemieckiego lotnictwa.

Kolejną kwestią był spadający poziom wyszkolenia niemieckich pilotów. Pierwsi „experten”<sup>119</sup>, którzy wzięli udział w ataku na ZSRR mieli za sobą kilka lat szkolenia w okresie pokoju, wojnę w Hiszpanii, a także krótkie i zakończone zwycięstwami kampanie przeciwko państwom europejskim. Ich szeregi w 1943 r. były już przetrzebione – niektórzy piloci, którzy zdołali przetrwać aż do tego momentu objęli stanowiska sztabowe i nie wykonywali już lotów bojowych. Jeden z nich, Hans-Ekenhard Bob, tak opisywał swoje szkolenie:

*1 grudnia 1936 roku rozpocząłem służbę w Luftkriegsschule (szkole lotnictwa bojowego) Wildpark – Werder. Program szkolenia żołnierzy sił powietrznych oparto na sprawdzonych doświadczeniach pruskiej tradycji wojskowej – zaczynał się od sześciomiesięcznego szkolenia piechoty. Nasi instruktorzy pochodzili z marynarki. Jako kandydaci na oficerów, czyli kadeci, mieliśmy pozytywne nastawienie i palące pragnienie nauki naszego przyszłego zawodu. Instruktorzy wyjątkowo utrudniali nam życie. Byliśmy dumni z siebie, że wytrzymaliśmy to trudne, wyczerpujące szkolenie, gdyż często docieraliśmy na granicę naszej wydolności. Kiedy wyruszaliśmy na ćwiczenia polowe, szczególnie trudne były tak zwane Alpy Glindowerskie – dwustumetrowe piaszczyste wzgórza, które mieliśmy szturmować w pełnym ekwipunku, z uzbrojeniem – wyjątkowo lubiane przez instruktorów*<sup>120</sup>.

W okresie późniejszym na podobne „atrakcje” podczas szkolenia nie mogli liczyć nawet żołnierze piechoty<sup>121</sup>, a co dopiero kandydaci na pilotów. Spadek poziomu szkolenia lotniczego był równoznaczny ze spadkiem ilości „expertów” pozostających w czynnej służbie. Ich miejsce coraz częściej zajmowali piloci po krótkim przeszkoleniu podstawowym. W miarę ponoszonych na wszystkich frontach strat rosło zapotrzebowanie na pilotów, co prowadziło do dalszego

---

<sup>119</sup> W lotnictwie niemieckim nie istniało pojęcie „asa myśliwskiego”. Zamiast tego używano określenia „experten” odnoszącego się do pilotów, którzy w trakcie walk powietrznych odnieśli co najmniej 10 zwycięstw powietrznych.

<sup>120</sup> H.-E. Bob, *Zdradzone ideały. Wspomnienia asa Luftwaffe*, Zakrzewo 2015, s. 89 – 91.

<sup>121</sup> Dobrym przykładem upadku systemu wyszkolenia personelu niemieckiej piechoty są wspomnienia Helmut Altner, który w kwietniu 1945 r. brał udział w walkach o Berlin. Altner wspomina min., że szkolenie z obsługi karabinu maszynowego trwało zaledwie kilka godzin i „nie obejmowało nudnej teorii”. H. Altner, *Berliński żołnierz. Wspomnienia siedemnastoletniego obrońcy Rzeszy*, Warszawa 2010, s. 62.

skracania procesu szkolenia. Pod koniec wojny doszły do tego jeszcze problemy ze znalezieniem „wolnej przestrzeni”. W ciągu dnia nad Niemcami wprost roilo się od samolotów amerykańskich. W nocy działania bojowe prowadziły bombowce brytyjskie. Po wprowadzeniu na wyposażenie amerykańskiej 8 Armii samolotów myśliwskich, które mogły wykonywać misje eskortowe sytuacja Niemców stała się naprawdę trudna. Wielu pilotów latających na odrzutowych Me-262 Schwalbe zginęło we wrakach swoich wspaniałych maszyn, po tym jak zostali zaatakowani krótko przed lądowaniem lub w trakcie startu.

Oczywiście wprowadzanie unowocześnionych konstrukcji do służby w lotnictwie sowieckim nie pozostawało bez wpływu na osiągnięcia lotników spod znaku „czerwonej gwiazdy”. Niestety, samoloty produkowane w Związku Radzieckim pod wieloma względami były znacznie gorsze od maszyn niemieckich, czy chociażby amerykańskich. Rosjanie nie posiadali np., żadnego samolotu myśliwskiego, który byłby w stanie nawiązać równą walkę z bombowcami strategicznymi. Wprawdzie maszyny tego typu nie były potrzebne w czasie wojny <sup>122</sup>, ale po jej zakończeniu wobec rosnącego zagrożenia ze strony aliantów zachodnich, brak podobnej maszyny okazał się dość dotkliwy. Z tego względu, krótko po zakończeniu wojny na wyposażeniu niektórych jednostek radzieckiego lotnictwa znalazły się zdobyte na Niemcach samoloty myśliwskie Fw-190 D <sup>123</sup>.

Na podkreślenie zasługuje również fakt, iż z radzieckich fabryk, zwłaszcza w okresie wojny, na front trafiał sprzęt nie spełniający norm bezpieczeństwa. Dotyczyło to zwłaszcza fabryk lotniczych. Najgorzej przedstawiała się sytuacja z samolotami Jak, które miały opinię maszyn bardzo awaryjnych. Wynikało to z warunków w jakich powstawały samoloty używane następnie na froncie wschodnim – montowane pod gołym niebem, często przez niedożywną młodzież szkolną <sup>124</sup>.

O jakości radzieckiego sprzętu przekonali się także Polscy piloci. Podczas szkolenia 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”

---

<sup>122</sup> Niemcy nie stworzyli jednostek strategicznego lotnictwa bombowego, które podejmowałyby działania na dalekich tyłach sowieckich i przeprowadzili jedynie kilka lotów ciężkich bombowców He 177 Greif.

<sup>123</sup> K. Józwiak, *Focke-wulfy na straży ZSRR*, [dostęp 15 III 2019]  
<https://historia.uwazamrze.pl/arttykul/1096124/focke-wulfy-na-straży-zsrr>.

<sup>124</sup> P. Rapiński, *1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” w latach 1943 – 1945*, Oświęcim 2018, s. 54.



doszło do kilku wypadków śmiertelnych. Źle przedstawiała się także praca obsługi naziemnej. W czasie gdy jednostka brała udział w walkach toczonych w rejonie polskiej stolicy w jednym z samolotów... załęgły się myszy <sup>125</sup>.

## *Samoloty szkolne i wielozadaniowe*

### *Samolot szkolny Ut-2*

Pierwszą maszyną z jaką spotykali się polscy lotnicy na terenie ZSRR był najczęściej samolot szkolny opracowany przez inż. Aleksandra Jakowlewa, Jakowlew Ut-2. Maszyna została opracowana w 1934 r., jako uzupełnienie dla używanego już od wielu lat w radzieckich szkołach lotniczych dwupłatowca U-2. W celu wyłonienia następcy dla używanego wcześniej samolotu szkolnego w 1933 r. rozpisano konkurs na nowy samolot szkolny. Zwycięzcą w rywalizacji okazał się urodzony w 1906 r. w Moskwie Aleksander Siergiejewicz Jakowlew.

Maszyna stworzona przez Jakowlewa nosiła oznaczenie AIR-9 <sup>126</sup>; była dolnopłatem o konstrukcji mieszanej. Jednostkę napędową nowego samolotu szkolnego stanowił opracowany w 1923 r. silnik Szwiecowa M-11. Silnik ten został opracowany w 1923 r., i przez wiele lat znajdował się na wyposażeniu licznych samolotów radzieckich. Był to silnik pięciocyldrowy w układzie gwiazdy chłodzony powietrzem. Masa silnika wynosiła ok. 165 kg – podczas startu motor mógł zapewnić moc 110 KM, a podczas normalnej pracy 100 KM. Po zakończeniu II Wojny Światowej jednostka napędowa była wykorzystywana przez przemysł lotniczy w Polsce i w Bułgarii.

**Tab. 3** Samoloty napędzane silnikiem Szwiecowa M-11<sup>1</sup>

L.p.	Nazwa samolotu	Kraj produkcji	Lata produkcji	Typ	Wielkość produkcji
1	Gribovski G-15	ZSRR	1934	Szkolny	1
2	Gribovski G-20	ZSRR	1935	Treningowy	1

<sup>125</sup> E. Chormy, *Szachownice nad Berlinem*, Warszawa 1969, s. 187-188

<sup>126</sup> Samoloty opracowywane przez Jakowlewa nosiły początkowo oznaczenie AIR, co było skrótem od inicjałów Aleksandra Iwanowicza Rykova, przewodniczącego OSOAWIACHIM, który zginął w katastrofie lotniczej. B. Kempski, *Samolot szkolno-treningowy UT-2*, Warszawa 1986, s. 2.

3	Gribovski G-21	ZSRR	1936	Dwu-trzymiejscowy jednopłatowiec	1
4	Gribovski G-23 Komsomolec 2	ZSRR	1937	Dwu miejscowy eksperymentalny samolot sportowy	2
5	Gribovski G-27	ZSRR	1939	Trzymiejscowy, dwusilnikowy samolot wielozadaniowy	1
6	Laz-7	Bułgaria	1948	Szkolno- trenignowy, lekki nocny bombowiec	313
7	LWD Junak	Polska	1951 – 1956	Szkolno- treningowy	252
8	MiG-8 Utka	ZSRR	1945	Eksperymentalny samolot łącznikowy	1
9	Polikarpow Po-2	ZSRR	1929 – 1950	Wielozadaniowy	20.000- 30.000
10	PZL S-4 Kania	Polska	1951 – 1964	Szkolny, holownik szybowców	4
11	Sz-2	ZSRR	1934 – 1936; 1939 – 1950 (?)	Samolot amfibia	700<
12	Szczerebakow Szcze-2	ZSRR	1942 – 1946	Lekki samolot transportowy	550 - 567
13	Jakowlew UT-1	ZSRR	1936 – 1940	Samolot treningowy, akrobacyjny	1.241
14	Jakowlew UT-2	ZSRR	1936 – 1948	Samolot treningowy	7.243
15	Jakowlew Jak-6	ZSRR	1942	Lekki bombowiec, wielozadaniowy	381
16	Jakowlew Jak-12	ZSRR	1946 – 1968	Lekki samolot szkolny, łącznikowy,	788

				rolniczy, wielozadaniowy	
17	Jakowlew Jak-18	ZSRR	Od 1947	Jednosilnikowy samolot wielozadaniowy	ok. 8.000

<sup>1)</sup> Opracowanie własne, na podstawie: B. Gunston, *The Osprey Encyclopedia of Russian Aircraft 1875-1995*, London 1995; B. Kempski, *Samolot szkolno – treningowy Junak*, Warszawa 1986; M. Krzyżan, *Samoloty w muzeach polskich*, Warszawa 1983; J. Babiejczuk, J. Grzegorzewski, *Polski przemysł lotniczy 1945-1973*, Warszawa 1973.

Jakowlew decydując się na wybór jednostki do swojego nowego samolotu wybrał mądrze – samoloty napędzane silnikiem Szwiecowa do dnia dzisiejszego <sup>127</sup>, są wykorzystywane w lotnictwie. W Polsce silniki tego typu były najbardziej rozpowszechnione w okresie powojennym, wraz z rozpoczęciem produkcji licencyjnej samolotów radzieckich w Polsce.

Pierwsze wersje konstrukcyjne maszyny Polikarpowa znacznie różniły się od samolotów, które latem 1943 r. pojawiły się w Grigoriewskoje. Samoloty AIR-9 miały silniki obudowane pierścieniem Towneda, a obie kabiny miały wspólną owiewkę. Co więcej koła były osłonięte owiewkami. Samolot w tej formie został zaprezentowany na wystawie lotniczej w Mediolanie <sup>128</sup>. Maszyna nie spełniła wszystkich pokładanych w niej nadziei. W związku z tym zespół Jakowlewa przystąpił do budowy nowej wersji samolotu, której po drobnych modernizacjach nadano nazwę AIR-9 bis. Niestety, okazało się, że Instytut Naukowo – Badawczy Wojsk Lotniczych nie wydał pozytywnej opinii o maszynie <sup>129</sup>. W tej sytuacji Jakowlew został zmuszony do zmniejszenia prędkości lądowania, zwiększenie współczynnika dopuszczalnego przeciążenia, a także zabezpieczenia pilota siedzącego w przedniej kabynie na wypadek kapotażu. Zmodernizowany samolot noszący oznaczenie AIR-10 oblatano 10 lipca 1935 r.

Nowa maszyna różniła się od poprzedniczki min., usunięciem elementów mechanizacji płata (usunięcie klap przednich i tylnych),

<sup>127</sup> Choćby Jak-18.

<sup>128</sup> B. Kempski, op. cit., s. 3.

<sup>129</sup> Ibidem.

wprowadzono otwarte kabiny instruktora i ucznia. Wkrótce potem samolot opracowany przez Jakowlewa wziął udział w organizowanych przez OSOAWIACHIM i redakcję „Prawdy” rajdzie po trasie: Moskwa – Gorki – Kazań – Sarapuł – Perm – Świerdłowski – Orienburg – Kujbyszew – Saratow – Stalingrad – Ługańsk – Stalino – Dniepropietrowsk – Kijów – Bieźnica – Moskwa. W rajdzie wzięły udział 34 samoloty, trasę zdołało pokonać tylko 31 maszyn, wśród których na pierwsze miejsce wysunął się AIR-10 pilotowany przez Juliana Piątkowskiego, który wcześniej oblatywał wersje prototypowe maszyny Jakowlewa.

Produkcja seryjna samolotu rozpoczęła się w 1936 r., przy tej okazji nadano mu nazwę UT-2<sup>130</sup>, a także przeprowadzono daleko posunięte zmiany konstrukcyjne, które miały ułatwić wprowadzenie samolotów do produkcji seryjnej prowadzonej przez słabo do tego przystosowane nowe fabryki. Jednym z najpoważniejszych zmian było odejście od konstrukcji mieszanej, na rzecz konstrukcji całkowicie drewnianej<sup>131</sup>. Po wprowadzeniu pierwszych samolotów tego typu do jednostek szkolnych Biuro Konstrukcyjne Jakowlewa zaczęło odbierać informacje o złych właściwościach lotnych samolotu. Narzekano zwłaszcza na skłonność „utionki” do wchodzenia w korkociąg. Wymusiło to przeprowadzenie zmian konstrukcyjnych obejmujących min., regulację sterów i lotek, oraz kąta zaklinowania statecznika poziomego.

Następne modernizacje zostały wprowadzone w 1941 r., w celu poprawienia sterowności i stateczności. Zwiększono powierzchnię usterzenia pionowego, a usterzenie poziome otrzymało obrys trapezowy. Zwiększono także wznios skrzydeł i skos krawędzi natarcia, zastosowano także bardziej wytrzymałe podwozie, zdecydowano się także na przesunięcie do przodu kabin ucznia i instruktora. Nowa wersja otrzymała nazwę UT-2M. Samolot dość opornie wchodził w korkociąg, a w celu wyprowadzenia go z korkociągu wystarczyło ustawić stery w położeniu neutralnym.

Podczas II Wojny Światowej samoloty tego typu próbowano wykorzystywać min., w charakterze nocnych bombowców. Próby te nie przyniosły jednak spodziewanych rezultatów. Polacy po raz pierwszy „spotkali się” z „utionkami” latem 1943 r. w Grigoriewskoje. Maszyny tego typu były pokryte dwukolorowym „czarno – zielonym” kamuflażem.

---

<sup>130</sup> A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe 1939 – 1945*, Warszawa 1976, s. 659.

<sup>131</sup> B. Kempki, op. cit., s. 3.

Do szkolenia pilotów 1 Pułku Lotniczego wykorzystywano dwanaście samolotów tego typu. Później „utionki” znalazły się na wyposażeniu innych jednostek. Według ustaleń Kempskiego, z maszyn tego typu korzystały także 2 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego<sup>132</sup>, 3 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego<sup>133</sup>, 4 Szkolny Pułk Lotniczy, Samodzielna Eskadra Lotnicza Marynarki Wojennej, Ośrodek Szkolenia Lotnictwa w Dęblinie, Ośrodek Szkolenia Lotnictwa w Radomiu, 3 Pułk Lotnictwa Bombowego, 4 Pułk Lotnictwa Bombowego, 5 Pułk Lotnictwa Bombowego oraz 15 Zapasowy Pułk Lotniczy. Ta ostatnia jednostka była prawdziwym liderem jeśli chodzi o ilość wykorzystywanych „utionek” – na jej wyposażeniu znajdowało się aż 16 samolotów tego typu<sup>134</sup>. Samoloty UT-2 zostały wycofane z lotnictwa polskiego na początku lat 50., niestety żaden z nich nie zachował się do naszych czasów choćby jako egzemplarz muzealny.

Szczytowym okresem wykorzystania „utionek” w polskim lotnictwie wojskowym był sierpień 1945 r., gdy na wyposażeniu wszystkich jednostek wchodzących w jego skład było aż 55 maszyn tego typu<sup>135</sup>. Co ciekawe najmniej samolotów tego typu, w okresie pokojowym, było we wrześniu 1947 r., gdy Polska dysponowała zaledwie 15 maszynami UT-2.

### ***Samolot wielozadaniowy Po-2***

Jednym z najpopularniejszych samolotów szkolnych w lotnictwie radzieckim był dwupłatowiec U-2, od 1944 r. znany pod nazwą Po-2. W języku potocznym, samoloty tego typu najczęściej określano mianem „kukuruźnika”. Maszyna ta została stworzona przez inż. Nikołaja Polikarpowa w latach dwudziestych. Rozpoczęcie prac nad samolotem U-2 wiązało się z koniecznością stworzenia radzieckiego samolotu szkolnego, który mógłby zastąpić przestarzałe samoloty

---

<sup>132</sup> 2 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego im. Ludowych Partyzantów Ziemi Krakowskiego – jednostka powstała w 1946 r., w wyniku przeformowania 10 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego na nowy etat. Pierwszym dowódcą pułku był ppłk. pil. Wasyl Bystrow. Jednostka stacjonowała na lotnisku w Rakowicach koło Krakowa. J. Zieliński, *Polskie lotnictwo wojskowe 1945 – 2010: rozwój, organizacja, katastrofy lotnicze*, Warszawa 2011, s. 113 – 115.

<sup>133</sup> 3 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego – jednostka utworzona w 1946 r., w wyniku przeformowania 11 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego na nowy etat. Pierwszym dowódcą pułku był mjr. pil. Mikołaj Połuszkin. W latach 40., dowodzenie jednostką, na krótko objął ppłk. pil. Jan Frey-Bielecki. Ibidem, s. 115 – 117.

<sup>134</sup> B. Kempki, op. cit., s. 12.

<sup>135</sup> A. Morgała, op. cit., s. 663.

Avro 504K w ZSRR produkowane jako U-1 <sup>136</sup>. Budowę prototypu rozpoczęto w 1927 r. W pierwszych dniach stycznia 1928 r. maszyna była już gotowa do wykonania pierwszego lotu – prototyp został oblatany 7 stycznia 1928 r. przez Michaiła M. Gromowa.

Oblatrywacz wydał pozytywną opinię o samolocie. Pomimo tego przed rozpoczęciem produkcji seryjnej wprowadzono kilka niewielkich poprawek konstrukcyjnych. Już podczas oblotu stwierdzono, że samolot sam wychodzi z korkociągu, ma krótki rozbieg i jest bardzo łatwy w pilotażu. Produkcję samolotów podjęła fabryka „Krasnyj Lotczik” znajdująca się w pobliżu Moskwy <sup>137</sup>. Pierwsze maszyny tego typu zaczęły trafiać do OSOAWIACHIM-u, gdzie wykorzystywano je do szkolenia personelu latającego <sup>138</sup>. Najlepszy radziecki pilot myśliwski okresu II Wojny Światowej, Iwan Kożedub był jednym z lotników, którzy szkolili się na samolotach Po-2 <sup>139</sup>.

Szkolenie młodej kadry lotniczej było tylko jednym z kilku przeznaczeń samolotu. W ciągu zaledwie kilku lat od pierwszego lotu prototypu pojawiły się bardziej wyspecjalizowane wersje – pasażerska, transportowa i sanitarna <sup>140</sup>. Najbardziej znaną i rozpowszechnioną wersją samolotu była wersja U-2WS/ LNB, przeznaczona do wykonywania lotów w charakterze nocnego bombowca. Jednostka napędowa, Szwiecowa M-11D, została wyposażona w specjalny tłumik wyciszający pracę silnika <sup>141</sup>. Kolejną zmianą względem „typowego” U-2, było zamontowanie wyrzutników podskrzydłowych, które pozwalały na przenoszenie 200 kg. W trakcie walk na froncie wyszło jednak na jaw, że można zwiększyć maksymalny udźwig samolotu do 300 kg. Oprócz ładunku bomb uzbrojenie samolotu stanowił także karabin maszynowy SzKAS obsługiwany przez nawigatora.

Pierwszym sprawdzianem dla nocnych bombowców U-2 była bitwa stalingradzka. Podczas walk o miasto noszące imię sowieckiego dyktatora, strona rosyjska rzuciła do walki znaczną

---

<sup>136</sup> M. Velek, *Polikarpov U-2/Po-2*, Praga 2002, s. 2.

<sup>137</sup> W. Szewczyk, *Samolot wielozadaniowy Po-2*, Warszawa 1981, s. 2.

<sup>138</sup> Jeden z lotników wykonujących podczas wojny na samolotach U-2, Wasilij Jemieljanienko był w okresie poprzedzającym wybuch wojny, instruktorem w OSOAWIACHIM. W. Jemieljanienko, *Czerwona gwiazda przeciwko swastyce*, Warszawa 2007, s. 19 – 21.

<sup>139</sup> I. Kożedub, *Myśliwiec w boju*, Warszawa 1960, s. 14.

<sup>140</sup> A. Morgała, op. cit., s. 668 – 669.

<sup>141</sup> Ibidem, s. 669.

ilość samolotów tego typu. Ich działania ograniczały się do atakowania zaplecza i utrudniania życia żołnierzom na pierwszej linii frontu. Niemieccy piechurzy nazwali nadlatujące w nocy samoloty U-2 „maszynami do szycia” ze względu na charakterystyczny dźwięk wydawany przez silnik M-11. Wbrew obiegowej opinii nie istniała możliwość wyłączenia silnika i szybowania do celu bombardowania.

Ze względu na niewielki udźwig bombowce nocne nie mogły zostać wykorzystane do zwalczania ciężko opancerzonych celów przeciwnika, takich jak zgrupowania broni pancernej i artylerii. Głównym celem tych niepozornych samolotów stały się stanowiska ogniowe broni maszynowej i moździerzy. U-2 bombardowały także łaźnie, kuchnie polowe i pojedyncze stanowiska ogniowe. Niszczenie podobnych celów skutecznie utrudniało życie żołnierzom na pierwszej linii frontu – pojawienie się bombowców nocnych odbijało się negatywnie na morale Niemców.

Ogółem podczas walk o Stalingrad bombowce tego typu zrzuciły ponad 20 ton bomb<sup>142</sup>. Równoległe z wariantem przeznaczonym do nocnego bombardowania, rozpoczęto przygotowanie nowej wersji samolotu, tym razem szturmowej. Samoloty tego typu nosiły oznaczenie U-2 WOM-1 (Po-2 WOM-1). Maszyny mogły przenosić 4 niekierowane pociski raketowe RS-82 oraz 120 kg bomb. Uzbrojenie samolotu uzupełniał ruchomy karabin maszynowy SzKAS obsługiwany przez nawigatora.

Opracowano także wersję do transportu „vip-ów”, propagandową („*Gołos Nieba*” ze specjalnymi megafonami przez które nadawano nad niemieckimi pozycjami audycje Radia Moskwa przeznaczone dla żołnierzy Wehrmachtu), a także do korygowania ognia artyleryjskiego w warunkach nocnych. Samoloty te były dodatkowo wyposażone w radiostację pozwalającą na utrzymanie łączności radiowej z własnymi stanowiskami artyleryjskimi.

W 1944 r., w związku z tragiczną śmiercią konstruktora samolotu inż. Polikarpowa władze sowieckie zdecydowały o zmianie nazwy samolotu na Po-2. Po zakończeniu działań wojennych, w Polsce rozpoczęto licencyjną produkcję samolotów tego typu. Samoloty wyprodukowane w Polsce nosiły oznaczenie CSS-13. Konstrukcyjnie nie różniły się niczym od maszyn produkowanych na terenie Związku Sowieckiego.

---

<sup>142</sup> Ibidem, s. 669.

Pierwsza maszyna tego typu znalazła się na wyposażeniu polskiego lotnictwa w czasie formowania 1 Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki. Dowódca dywizji otrzymał do swojej dyspozycji samolot łącznikowy Po-2 i pilota. W obozie sieleckim bardzo szybko znaleziono dwóch mechaników, którzy otrzymali zadanie zapewnienia obsługi technicznej maszynie, a także przygotowania pasa startowego, znajdującego się nad brzegiem Oki<sup>143</sup>. Generalska maszyna była wersją dla czterech pasażerów (*Sztabnoj Swiaznoj*<sup>144</sup>). Jak wykazała kwerenda w Archiwum Akt Nowych w Warszawie, podczas przysięgi 1 Dywizji nad żołnierzami latał samolot Po-2. Niestety, istniejący materiał fotograficzny nie pozwala na podanie żadnych bardziej dokładnych informacji.

Samoloty Po-2 znalazły się na wyposażeniu dwóch jednostek wchodzących w skład polskiej dywizji lotniczej. Najliczniej samolotów inż. Polikarpowa używano w 2 Pułku. Na wyposażeniu jednostki znajdowało się jednocześnie około 30 samolotów tego typu. Drugim pod względem ilości wykorzystywanych maszyn była 103 Samodzielna Eskadra Łącznikowa. Dodatkowo samolotów tego typu używano także w innych jednostkach dywizji w charakterze maszyn łącznikowych. Sytuacja uległa zmianie po wyzwoleniu Bydgoszczy, gdzie w ręce Polaków i Rosjan wpadła znaczna ilość samolotów niemieckich. Prawdopodobnie, właśnie wtedy, co najmniej dwa samoloty niemieckie zostały włączone w skład parku lotniczego dywizji.

Podczas działań bojowych pułk „Kraków” wielokrotnie ponosił straty w sprzęcie. Pomimo niezbyt solidnej, przynajmniej na pierwszy rzut oka, konstrukcji samoloty Po-2 okazały się bardzo bezpiecznym sprzętem. Podczas jednego z lotów bojowych w rejonie Warszawy, powracająca znad celu załoga nie mogła odnaleźć lotniska i przez pomyłkę wylądowała na dachu wiejskiej chałupy. Samolot odniósł jedynie lekkie uszkodzenia, a lotnicy wyszli z tego nieprzyjemnego incydentu bez szwanku<sup>145</sup>. Niewątpliwie wielką zaletą samolotu Po-2 była duża wytrzymałość, która pozwalała min., na przeprowadzenie bezpiecznych lądowań na nieprzygotowanym do tego terenie. Właśnie ta cecha samolotu okazała się szczególnie przydatna w okresie powojennym, gdy samolotów tego typu używano do „walk z reakcyjnym podziemiem”. W trakcie działań

---

<sup>143</sup> R. Kukuliński, *Pierwsi i ostatni*, Warszawa 1972, s. 141 – 144.

<sup>144</sup> A. Morgała, op. cit., s. 669.

<sup>145</sup> M. Monis, *Historia 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”*, Warszawa 1956, s. 131.



podejmowany przeciwko polskim „żołnierzom wyklętym” i ukraińskim nacjonalistom działającym w ramach Ukraińskiej Powstańczej Armii (UPA) samoloty Po-2 okazały się znacznie bardziej przydatne od lepiej uzbrojonych i mogących przenosić większy ładunek uzbrojenia samolotów szturmowych Il-2 m3 <sup>146</sup>.

Niepozorne dwupłatowce dzięki mniejszej prędkości przelotowej mogły z większą dokładnością atakować bunkry zajmowane przez partyzantów UPA, a także zrzucić meldunki ciężarkowe na pozycje własnych oddziałów wojskowych. Zdarzały się również przypadki, gdy piloci lądowali koło kolumn marszowych oddziałów WP, by ustnie złożyć meldunek o położeniu partyzantów. Mimo iż, oddziały UPA nigdy wcześniej nie miały większego doświadczenia w walkach z samolotami, pojawienie się polskiego lotnictwa nie wywarło na nich większego wrażenia. Niektórzy partyzanci mieli wdrapywać się na sosny i stamtąd prowadzić ostrzał z karabinów maszynowych <sup>147</sup>. Próby podejmowane przez ukraińskich partyzantów nie przynosiły jednak większych rezultatów; znacznie skuteczniejszy był ostrzał prowadzony z ziemi. Oddziały UPA działające na terenie Bieszczadów zdołały poważnie uszkodzić kilka samolotów Po2, ale żadna z maszyn nie wpadła w ich ręce. Podobno próbę przejścia samolotu Po-2 podjął oficer NSZ, Antoni Żubryd, jednakże informacja na ten temat pochodzi z niezbyt wiarygodnego źródła jakim jest opracowanie autorstwa Tadeusza Daleckiego, opublikowane w ramach serii wydawniczej „Żółty Tygrys <sup>148</sup>”.

„Ludowe” lotnictwo polskie wykorzystywało samoloty typu Po-2 także podczas walk z innymi organizacjami konspiracyjnymi. Wiadomo, że w pewnym momencie jednostki Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego zdecydowały się na rozdzielenie niewielkiej ilości samolotów łącznikowych pomiędzy poszczególne województwa. Maszyny te miały za zadanie udzielanie pomocy oddziałom naziemnym KBW, zaangażowanym „w walki z bandami”. Najwięcej samolotów pochodziło z 2 Samodzielnego

---

<sup>146</sup> Podczas działań przeciwko „bandom reakcyjnym”, działającym na terenie Bieszczad dowództwo Wojska Polskiego zdecydowało się zaangażować kilka samolotów szturmowych Il-2 m3 należących do 6 Pułku Lotnictwa Szturmowego, a także kilka samolotów myśliwskich Jak, z 2 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego im. Ludowych Partyzantów Ziemi Krakowskiej. Szybko okazało się, że ataki szturmowe prowadzone przez pilotów Il-ów nie przynoszą oczekiwanych rezultatów, gdyż ataki szturmowców doprowadzają jedynie do pożarów lasu. WBH, CAW, sygn. IV.111.733, k. 491.

<sup>147</sup> I. Dmytryk, *W lasach lemkoowszczyzny. Łuny w Bieszczadach 1944-1947 we wspomnieniach żołnierza UPA z kurenia „Rena”*, Warszawa-Kraków 2015, s. 200 – 201.

<sup>148</sup> T. Dalecki, *Kurs bojowy Bieszczady*, Warszawa 1971, s. 45 – 48.

Mieszanego Pułku Lotniczego, jednakże w działania przeciwko „bandom” aktywnie włączyła się także 9 Samodzielna Eskadra Lotnictwa Łącznikowego. Lotnictwo uczestniczyło w likwidacji oddziału „Mieczysława”<sup>34</sup> działającego na terenie województwa białostockiego (17 – 27 kwietnia 1946 r.), „Warszyca”<sup>35</sup> i jego Konspiracyjnego Wojska Polskiego, którego działalność koncentrowała się w pobliżu Radomska. Następnie w czerwcu 1946 r. jednostki lotnicze wspierały działania KBW w rejonie Dębina gdzie działał bardzo

---

<sup>34</sup> Na podstawie opracowania dotyczącego działań podziemia niepodległościowego w Polsce udało się ustalić, iż najprawdopodobniej chodziło o działania podejmowane przeciwko oddziałowi Feliksa Przybytniewskiego ps. „Mieczysław”. Przybytniewski urodził się w 1915 r. w miejscowości Goworów na terenie powiatu ostrołęckiego. Zmarł w 18 września 2001 r. w Tomaszowie Mazowieckim. Po zakończeniu wojny wstąpił do działających na terenie powiatów Pułtusk, Przasnysz, Ciechanów i Maków Mazowiecki oddziałów Narodowego Zjednoczenia Wojskowego, w których sprawował funkcje dowódcze. *Atlas polskiego podziemia niepodległościowego 1944 – 1956*, red. R. Wnuk, Warszawa – Lublin 2007, s. 169, 246.

<sup>35</sup> Władysław Sojczyński ps. „Warszyc” – ur. 30 III 1910 r. Rzejnowice, zm. 19 II 1947 w Łodzi. Oficer Wojska Polskiego, w okresie poprzedzającym wybuch wojny służył w 27 Pułku Piechoty w Częstochowie, od 1934 r. pracował jako nauczyciel w Częstochowie. Po wybuchu wojny zmobilizowany, wchodził w skład grupy „Kowel”. Jego oddział został rozbrojony przez oddziały Armii Czerwonej, jednakże Sojczyńskiemu udało się uniknąć niewoli. Wrócił do Rzejnowic, gdzie włączył się w działalność konspiracyjną, początkowo w szeregach Służby Zwycięstwu Polski, gdzie posługiwał się pseudonimem „Wojnar”, następnie wszedł w skład ZWZ, w którym objął dowodzenie nad Podobwodem Rzejnowice, uznawanym za jeden z najlepiej zorganizowanych. W kolejnych latach (1942) objął min., stanowisko zastępcy komendanta Obwodu Radomsko (Armia Krajowa), jednocześnie pełnił funkcję szefa Kierownictwa Dywersji na Obwód. Odniósł kilka sukcesów – min., zlikwidował niemieckie więzienie w Radomsku. W czasie akcji „Burza” stanął na czele batalionu 27 Pułku Piechoty AK, staczając wiele potyczek z Niemcami. W styczniu 1945 r. awansowany do stopnia kapitana. Wyrażał niezadowolenie z postawy dowództwa AK i nie podporządkował się rozkazowi gen. Okulickiego. Wiosną 1945 r. ponownie zebrał swój dawny oddział i przystąpił do walki z komunistami. Jego organizacja przyjęła nazwę „Manewr”, a następnie „Walka z Bezprawiem”. Ostatecznie na początku 1946 r. grupa „Warszyca” zaczęła występować pod nazwą „Konspiracyjne Wojsko Polskie”. „Warszyc” prezentował dość ciekawy program polityczny – uważał, że gen. Anders jest politycznie zbliżony do Narodowych Sił Zbrojnych, które określał mianem organizacji faszystowskiej. Jednocześnie uważał, że Wolność i Niezawisłość jest zbyt bliskie przedwojnemu Obozowi Zjednoczenia Narodowego i stanowi reprezentację polityczną obozu sanacyjnego (sic!). Z drugiej strony zdecydowanie krytykował Stanisława Mikołajczyka za ustępstwa wobec PPR. W czerwcu 1946 r. wpadł w ręce funkcjonariuszy Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego podczas wizyty w Częstochowie. Po procesie odbywającym się między 9, a 17 grudnia 1946 r. został skazany na karę śmierci, którą wykonano na 3 dni przed ogłoszeniem amnestii. W 2009 r. został pośmiertnie awansowany do stopnia generała brygady. A. Czerwiński, *Operacja „Lasy”*, „Ale Historia”, nr. 26/2013,

s. 11-12; T. Toborek, *Stanisław Sojczyński i Konspiracyjne Wojsko Polskie*, Łódź 2007, s. 22 – 27, 96; I. Rakowski – Kłos, *Stanisław Sojczyński „Warszyc” – „żołnierz wyklęty”, który popierał reformy komunistów i nie chciał powrotu II RP*, [dostęp 16 III 2019] <http://wyborcza.pl/alehistoria/7,121681,23056687,stanislaw-sojczyński-warszyc-zołnierz-wyklęty-ktory.html?disableRedirects=true>.

dobrze uzbrojony i wyszkolony oddział „Orlika”<sup>149</sup>. Oprócz typowych zadań łącznikowy samoloty Po-2 wykorzystywane przez jednostki współdziałające z KBW zajmowały się także dostarczaniem lekarstw i ewakuacją rannych żołnierzy<sup>150</sup>.

Szczególnie interesujące okazały się działania samolotów Po-2 w okresie tzw. „referendum 3xTak”. 30 czerwca 1946 r., w godzinach nocnych samolot Po-2 pilotowany przez przedwojennego pilota myśliwskiego ppor. Adama Gawrońskiego wykonał lot do Birczy, gdzie na pokładzie samolotu umieszczono urnę z głosami oraz komisarza wyborczego Włodzimierza Komorckiego. Samolot lądował w przygodnym terenie na podmiejskiej łące, skąd wystartował w godzinach wieczornych. Lądowanie i start samolotu było obserwowane przez partyzantów, którzy po starcie wielokrotnie ostrzeliwali maszynę pilotowaną przez Gawrońskiego. Pomimo licznych przestrzelin w kadłubie i powierzchniach sterowych „pociak” bezpiecznie dotarł, wraz z ładunkiem, do Przemyśla. Na podkreślenie zasługuje fakt, iż przelot na trasie Bircza – Przemyśl odbył się w godzinach nocnych<sup>151</sup>.

Zakończenie okresu niepokoju i utrwalenie ustroju „demokratycznego” w Polsce nie oznaczało końca służby samolotów Po-2. Maszyny tego typu były jeszcze przez wiele lat wykorzystywane do szkolenia, jako maszyny pocztowe, sportowe i rolnicze w aeroklubach. Ostatnie egzemplarze zlikwidowano pod koniec lat 60.

---

<sup>149</sup> Marian Bernaciak – ur. 6 III 1917 r. w Zalesiu, zm. 24 VI 1946 w Piotrówku. Podporucznik rezerwy Wojska polskiego, podczas okupacji służył w ZWZ-AK. Mianowany dowódcą oddziału partyzanckiego złożonego głównie ze „spalonych” członków AK, którzy nie mogli dalej działać na terenie ośrodków miejskich. Podczas akcji „Burza” brał udział w akcji wyzwolenia Ryk i Dęblina. W sierpniu 1944 r. podjął zakończoną niepowodzeniem próbę przebicia się do Warszawy. Przez kilka miesięcy był poszukiwany przez NKWD. Działalność konspiracyjną wznowił na początku marca 1945 r. Od tego momentu zaczął podejmować akcje zbrojne przeciwko oddziałom KBW i Wojska Polskiego. Oddział przestał działać jako formacja zwarta w lipcu 1945 r., ze względu na duże nasycenie terenu oddziałami komunistycznymi.

<sup>150</sup> C. Krzemiński, *Polskie lotnictwo wojskowe 1945 – 1980*, Warszawa 1989, s. 35.

<sup>151</sup> T. Dalecki, op. cit., s. 43 – 44.

### ***Samolot szkolny Polikarpow UTI-4***

Podstawowym samolotem myśliwskim lotnictwa radzieckiego w drugiej połowie lat 30., XX w. stał się całkowicie metalowy dolnopłat z chowanym podwoziem opracowany przez inż. Polikarpowa. Samolot nosił oznaczenie I-16, i był popularnie określany przez sowieckich pilotów jako „iszaczok<sup>152</sup>”. Maszyna charakteryzowała się bardzo dużą zwrotnością, dobrą prędkością maksymalną oraz dobrym uzbrojeniem strzeleckim. Nowsze wersje samolotu były przystosowane także do przenoszenia bomb o łącznej masie 500 kg. W niektórych samolotach zamiast wyrzutników bombowych stosowano szyny, na których montowano niekierowane pociski rakietowe.

Historia konstrukcji rozpoczęła się w 1932 r. gdy Polikarpow zaprojektował wolnoośny, całkowicie metalowy dolnopłat z chowanym podwoziem. Ze względu na skupienie mas blisko środka ciężkości udało się stworzyć samolot niezwykle zwrotny, ale niezbyt stateczny. Pierwsze próby prototypu noszącego oznaczenie CKB-12 przeprowadzono w ostatnich dniach grudnia 1933 r. Pilot testowy Walery Czkałow wydał o maszynie dość pochlebny opinię, choć wskazywał na konieczność przeprowadzenia pewnych drobnych zmian i modyfikacji. Jedną z nich była zmiana silnika – pierwszy prototyp wykonywał loty z radziecką podróbką francuskiego silnika „Jupiter”. W lutym 1934 r. na drugim prototypie CKB-12 zamontowano mocniejszy silnik, radziecką kopię silnika Wright Cyclone F-3 o mocy 712 KM i mniejszej średnicy. Okazało się, że nowa jednostka napędowa wpłynęła pozytywnie na osiągi samolotu, który udało się rozpędzić do prędkości 450 km/h<sup>153</sup>.

W 1934 r. rozpoczęto produkcję seryjną. Niestety okazało się, że nowy samolot wymaga znacznie dłuższych pasów startowych, a także jest trudny w pilotażu. Z tego względu konstruktor zdecydował się przystąpić do prac nad stworzeniem wersji szkolnej seryjnego myśliwca. Już w 1934 r. powstała wersja szkolna wyposażona w drugą kabinę (dla instruktora) i podwójny układ sterowania. Napęd wersji szkolnej stanowił silnik M25A o mocy 730 KM. Co ciekawe w niektórych egzemplarzach szkolnych nie zastosowano wciąganego podwozia, co negatywnie odbijało się na osiągnięciach samolotu.

---

<sup>152</sup> Iszaczok – ros. osiołek.

<sup>153</sup> T.J. Kowalski, *Samolot myśliwski I-16*, Warszawa 1978, s. 2<sup>41</sup> Ibidem, s. 5.

Dodatkowe wyposażenie UTI-4, stanowił zestaw przyrządów do lotów bez widoczności. Z zestawów korzystano po zakryciu przedniej kabiny specjalną osłoną. Pierwsza seria samolotów szkolnych nie miała żadnego uzbrojenia – produkowane później na bazie seryjnych I-16 typ 10, 18 i 24 samoloty UTI-4 miały niekiedy uzbrojenie złożone z dwóch niezsynchronizowanych karabinów maszynowych SzKAS <sup>41</sup>. Ogółem wyprodukowano 1640 samolotów UTI4, które znacząco skracają czas szkolenia personelu latającego <sup>154</sup>, bardzo licznie produkowano także zwykle myśliwce I-16. W sumie w latach 1934 – 1940, fabryki lotnicze opuściło ponad 7000 samolotów I-16 w różnych wersjach produkcyjnych.

Maszyny tego typu były szczególnie popularne podczas wojny domowej w Hiszpanii, gdzie stanowiły poważne zagrożenie dla maszyn używanych przez „Legion Condor”. Kolejnym teatrem na którym samoloty I-16 odniosły znaczne sukcesy były Chiny. Lotnictwo sowieckie z powodzeniem używało „iszaków” także podczas walk na Chałchyn – Goł i w Finlandii. I-16 stanowiły podstawowe wyposażenie jednostek lotnictwa myśliwskiego biorących udział w agresji na Polskę <sup>155</sup>. Pomimo upływu lat w chwili agresji niemieckiej na ZSRR samoloty tego typu trudno było uznać za sprzęt przestarzały, pomimo obiegowej opinii powtarzanej od lat przez rosyjskich autorów.

---

<sup>154</sup> A. Morgała, op. cit., s. 699.

<sup>155</sup> M. Wawrzyński, *Czerwone gwiazdy – sojusznik czarnych krzyży nad Polską. Lotnictwo sowieckie nad Kresami wrzesień – październik 1939*, Warszawa 2008, s. 47 – 56.

#### Wykres nr. 4 Uzbrojenie samolotów myśliwskich I-16



Trudno natomiast powiedzieć, czy prawdą jest istniejąca od pewnego czasu w polskiej historiografii plotka dotycząca rzekomego starcia pomiędzy pilotami III/6 Dywizjonu Myśliwskiego z samolotami sowieckimi. Według jednego ze starszych opracowań do spotkania pomiędzy Polakami, a Rosjanami miało dojść podczas kryzysu czechosłowackiego, gdy patrolujący polsko – sowieckie pogranicze pilot z III/6 Dywizjonu napotkał grupę bombowców SB-2 prowadzoną przez myśliwiec I-16. Celem radzieckiego zgrupowania były lotniska w Czechosłowacji, która była w tym czasie silnie wspierana na arenie dyplomatycznej przez rząd sowiecki. Czechosłowacy zdołali nawet zakupić w ZSRR licencję na seryjną produkcję bombowców SB-2, które „nad Wełtawą” nosiły oznaczenie Avia B71. Starcie miało zakończyć się zestrzeleniem radzieckiego samolotu myśliwskiego przez nieznanego z imienia i nazwiska polskiego pilota <sup>156</sup>.

Jeżeli wierzyć wspomnieniom Witolda Urbanowicza, polscy mechanicy podczas odbudowy polskiego lotnictwa wojskowego we Francji natrafili na jeden samolot tego typu, ewakuowany z Hiszpanii w końcowym okresie wojny domowej. Maszyna należała do jednostek lotnictwa republikańskiego i została naprawiona przez polskich mechaników w bazie lotniczej w Istres. Do tej opowieści należy jednak podchodzić z dużym dystansem, gdyż pojawiła się na

<sup>156</sup> W. Szewczyk, *Samoloty z którymi walczyli Polacy*, Warszawa 1997, s. 31.

łamach publikowanych w okresie PRL wspomnień Urbanowicza, i mogła stanowić pewną formę „gry” z komunistyczną cenzurą, lub jakąś formę aluzji <sup>157</sup>.

Samoloty I-16 w chwili wybuchu wojny radziecko – niemieckiej znajdowały się na wyposażeniu wielu jednostek lotniczych. Był to sprzęt powszechnie lubiany przez pilotów, którzy podkreślali dużą zwrotność i duże pole widzenia z kabiny pilota. Ze względu na możliwość przenoszenia ładunku bomb oraz rakiet na zaczepach podskrzydłowych przystąpiono do budowy wersji szturmowej, która jednak nie zyskała większego zainteresowania. Znacznie ciekawszą wersję tego niepozornego samolotu (przez japońskich pilotów nazywanego „Abu” tj. „Natrętna mucha”) stanowiła maszyna wchodząca w skład specjalnego zespołu nazywanego Zvieno. W jego skład wchodził samolot nosiciel, zazwyczaj bombowiec Tupolew TB-3, pod którego skrzydłami montowano na specjalnych zaczepach od dwóch do trzech samolotów I-16 SPB. Pomimo pozytywnych rezultatów prób nie zdecydowano się na budowę większej ilości takich zestawów, a ich jedynymi użytkownikami było lotnictwo morskie Floty Czarnomorskiej.

Pomijając mało prawdopodobny wątek naprawienia samolotu I-16 przez polskich mechaników w Istres (brak odpowiednich części zamiennych, nieznanymi polskiemu personelowi technicznemu sprzęt), Polacy po raz pierwszy spotkali się z samolotami latem 1943 r. w Grigoriewskoję. Najprawdopodobniej sprowadzony do tej miejscowości samolot był maszyną łącznikową wykorzystywaną przez dowódcę grupy szkolnej starszego lejtnanta Pawła Jasińskiego. Następnie maszyna nosząca numer fabryczny 521560 stała się osobistym samolotem dowódcy polskiej jednostki. W tym czasie był to najprawdopodobniej pułkownik Tałdykin, który miał okazję wykonywać loty bojowe na myśliwskiej wersji tej maszyny. Samolot był wykorzystywany przez 1 Pułk do czerwca 1944 r., gdy jednostkę przeniesiono do miejscowości Gostomel wchodzącej w skład kijowskiego węzła lotniskowego.

Samolot został następnie przejęty przez jedną z jednostek tyłowych <sup>158</sup>. Najbardziej prawdopodobne wydaje się, że maszyna została przejęta przez oficerów sztabowych z 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”. Jak udało się ustalić jeden samolot tego

---

<sup>157</sup> P. Szczepaniec, *Polikarpow I-16*, [dostęp 16 III 2019]

<https://www.samoloty.pl/imprezy-lotnicze/276-2-mistrzostwa-swiata-fai-halowych-modeli-akrobacyjnych>.

<sup>158</sup> A. Morgała, op. cit., s. 699.

typu, był używany przez płk. Józefa Smagę, w charakterze osobistej maszyny, wykorzystywanej do lotów służbowych. Biorąc pod uwagę, że 1 Pułk przekazał swojego UTI-4 jednej z jednostek tyłowych można zaryzykować stwierdzenie, iż był to samolot z numerem fabrycznym 521560.

Polacy spotkali samoloty UTI-4 także podczas szkolenia w szkole lotniczej w Krasnym Kucie, gdzie znajdowały się dwie wersje tej maszyny, z chowanym i stałym podwoziem. Schowanie podwozia wymagało wykonania 60 obrotów korbą <sup>159</sup>. Polscy podchorążowie szkoleni w Krasnym Kucie wykonali kilka lotów zapoznawczych z samolotem, w celu porównania jego właściwości lotnych z używanymi w tym czasie w polskich jednostkach lotniczych myśliwcami Jakowlewa.

Historia „ludowego” lotnictwa polskiego wspomina jeszcze o dwóch maszynach tego typu. Pierwsza z nich trafiła w listopadzie 1944 r. do 15 Samodzielnego Zapasowego Pułku Lotniczego. Była to jednostka szkolna, która miała zapewniać dopływ wyszkolonego personelu do jednostek liniowych. Niestety, na terenie „Polski lubelskiej” brakowało żołnierzy mających doświadczenie lotnicze, co czyniło funkcjonowanie pułku dość problematycznym. Druga maszyna trafiła do sztabu 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej (wcześniej 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej). Możliwe, że była to właśnie maszyna wykorzystywana wcześniej w „krakowskim” pułku. Obie maszyny zostały wycofane z linii po zakończeniu wojny. Pierwsza (pochodząca z 15 SZPL) trafiła do zreorganizowanego 1 Szkolno – Treningowego Mieszanego Pułku Lotniczego. Samolot był wykorzystywany aż do rozwiązania jednostki w lutym 1946 r. UTI-4 z 4 MDL został przekazany do Technicznej Szkoły Lotniczej w Zamościu. Następnie samolot został przekazany do nowego miejsca postoju szkoły w Boernerowie, gdzie pełnił funkcję dekoracji bramy wejściowej. Mimo iż samolot „stał pod chmurką” był regularnie uruchamiany – silnik zachował sprawność aż do 1949 r. Dalsze losy samolotu pozostają nieznane <sup>160</sup>, prawdopodobnie został pocięty na złom.

### *Samolot szkolny Jakowlew Jak-7*

Bezpośrednio po zakończeniu szkolenia na samolotach szkolnych UT-2 przyszli piloci myśliwcy rozpoczynali szkolenie na samolotach

---

<sup>159</sup> Ibidem, s. 701.

<sup>160</sup> Ibidem, s. 702.



Jakowlew Jak-7. W zasadzie był to dwumiejscowy odpowiednik samolotów myśliwskich Jak-1b i Jak-9. Pierwsze maszyny tego typu pojawiły się wraz z wprowadzeniem do linii pierwszych seryjnych Jaków-1. Zespół Jakowlewa wykonał w zasadzie dokładną kopię opracowanej wcześniej maszyny – jedną różnicą była obszerna przestrzeń ładunkowa tuż za kabiną pilota, w której można było umieścić do 0,5 tony ładunku.

Pojawiło się wiele różnych koncepcji wykorzystania wolnej przestrzeni ładunkowej. Jedną z najbardziej rozpowszechnionych okazało się zamontowanie tam drugiej kabiny przeznaczonej dla instruktora. Powstała w ten sposób maszyna szkolna otrzymała nazwę UTI-26 i na początku 1941 r. przeszła próby w locie. Jednostką napędową był silnik rzędowy M-105PF o mocy 1240 KM, taki sam jak w pozostałych samolotach myśliwskich inż. Jakowlewa opracowanych w pierwszej połowie lat 40.

Samolot pomyślnie przeszedł testy państwowe i w tym samym roku został skierowany do produkcji seryjnej jako Jak-7W (*wywoznoj*). Dotychczasowe koncepcje wykorzystania wolnej przestrzeni uległy poważnym zmianom po wybuchu wojny niemiecko-sowieckiej<sup>161</sup>. Oprócz tego powstały wersje kurierska, szturmowa (wyposażona w działko kalibru 37 mm), wysokościowa (z hermetyczną kabiną zaprojektowana w celu zwalczania samolotów rozpoznawczych nieprzyjaciela), a także kilka wersji z dodatkowymi silnikami (dodatkowym silnikiem raketowym zabudowanym w kadłubie) i z chłodzonym powietrzem silnikiem gwiazdowym. Ogółem z radzieckich fabryk wyszło 6399 samolotów Jak-7 w różnych wersjach.

W trakcie walk w rejonie Moskwy pojawiły się nawet nocne myśliwce oparte na myśliwcu Jak-7W. Maszyny te jako pierwsze myśliwce Jakowlewa otrzymały radiostacje nadawczo-odbiorcze, reflektor lądowania, a także radiokompas. Wkrótce potem rozpoczęto seryjną produkcję ulepszonej wersji Jak-7B, dysponującej lepszym uzbrojeniem i wyposażeniem pokładowym. Niestety, odbiło się to negatywnie na masie maszyny, która wzrosła do 3100 kg. Początkowo samolot miał konstrukcję mieszaną – metalowo – drewnianą, ale w miarę postępów Armii Czerwonej i poprawy zaopatrzenia zdecydowano się na zastąpienie drewnianego do tej pory skrzydła samolotu konstrukcją duraluminiową.

---

<sup>161</sup> W. Zmyślony, W. Sankowski, *Polish Wings no. 20. Yakovlev Yak-1, Yak-3, Yak-7, Yak-9*, Sandomierz 2015, s. 26.

Konstruktor zdecydował się wykorzystać wolną przestrzeń do montażu kolejnego zbiornika paliwa, co pozwoliło na wydłużenie zasięgu samolotu. Nowa wersja otrzymała oznaczenie Jak-7DI, i stała się podstawą do dalszych prac rozwojowych, które doprowadziły do powstania myśliwca Jak-9. Pod koniec wojny „ciężkie”<sup>162</sup> myśliwce frontowe Jak-7 były wycofywane do szkolnictwa. Wydaje się jednak, że nie był to najlepszy pomysł. Maszyny Jak-7 pomimo wszystkich swoich wad były sprzętem znacznie bardziej udanym niż myśliwce Jak-1, które dopiero w wersji rozwojowej Jak-1b nadawały się do służby frontowej w takim samym stopniu jak „siódemki”. Niestety, samoloty tego typu, pomimo dobrych własności lotnych często ulegały wypadkom. Przekonał się o tym także personel polskiego 1 Pułku, szkolący się w Grigoriewskoje.

Pierwsze maszyny Jak-7 znalazły się na wyposażeniu „warszawiaków” we wrześniu 1943 r. W ciągu kilku kolejnych miesięcy na wyposażeniu polskiego pułku znajdowało się pięć samolotów tego typu, używanych jako sprzęt przejściowy pomiędzy UT-2, a samolotem bojowym Jakowlew Jak-1b<sup>163</sup>. Samolot cieszył się początkowo dość dobrą opinią wśród polskich pilotów. Dopiero śmierć jednego z kursantów w nieszczęśliwym wypadku sprawiła, że na Jaki-7W zaczęto patrzeć mniej przychylnie. Pechowcem okazał się Jerzy Czerny. Jego Jak-7W, numer fabryczny 0479, podczas lotu treningowego wykonywanego na lotnisku Żytowo w dniu 5 maja 1944 r. stanął w ogniu. Niestety wypadku samolotu nie przeżył polski uczeń szer. Czerny, a radziecki instruktor lejtnant Wsiewołod Aninkin<sup>52</sup> został ciężko poparzony. Śmierć Czernego była tym boleśniejsza, że należał on do grupy, która w zasadzie kończyła już wyszkolenie i wkrótce miała otrzymać promocję na pierwszy stopień oficerski.

Przebieg wypadku, w którym zginął Czerny nasuwa podejrzenie iż stan techniczny silników jakie montowano na Jakach pozostawiał sporo do życzenia:

---

<sup>162</sup> A. Morgała op. cit., s. 554.

<sup>163</sup>

Ibide

m.<sup>52</sup>

Ibide

m.

5 maja 1944 r. o godz. 15.40 podczas lotów ćwiczebnych „UTO” w powietrzu przy schodzeniu do lądowania w momencie wyrównywania zapalił się samolot „Jak-7” Nr.0479. Samolotem kierowali d-ca klucza „UTO” l-nt. Anikin i uczeń – pilot Czerny Jerzy.

W wyniku katastrofy l-nt. Anikin poniósł poparzenie rąk i twarzy, uczeń – pilot Czerny poniósł poparzenie 2/3 powierzchni ciała (poparzenie 2-go stopnia).

Uczeń – pilot Czerny był przewieziony do szpitala w Riazaniu i 7-go maja 1944 r. zmarł.

Samolot spłonął, motor nadaje się do rozbioru na części zapasowe. Do momentu katastrofy samolot nalatał 244 godz. 22 min, i przepracował na ziemi 46 godz. 10 min. Motor pracował 89 godz. 22 min.

W dzień katastrofy, 5 maja b.r. samolot dokonał 19 lądowań, nalatał 2 godz. 30 min. i przepracował na ziemi 38 min. Motor i samolot były przygotowane od letniej eksploatacji. Przed polotem 4-go maja 1944 r. był przeprowadzony profilaktyczny remont samolotu i motoru.

*Przebieg wypadku:*

Po drugim zakręcie uczeń – pilot Czerny spostrzegł ciecz z poza pulpitu przyborów o czym zameldował lejtendantowi Anikinowi, ów sądząc, że wycieka woda, ponieważ zapachu benzyny nie poczuł, zmniejszając krąg poszedł na lądowanie. Przy wyrównaniu samolot zapalił się, gdyż ciecz była benzyną. Po skończeniu przebiegu załoga wyskoczyła z płonącego samolotu.

Śledztwo w którym brał udział przedstawiciel „YBBC” „MBO” inżynier pułkownik Obuchow ustanowiło, że przyczyną katastrofy było pęknięcie w miejscu zgięcia rurki doprowadzającej benzynę do lewej grupy karburatorów, spowodowane zmęczeniem materiału <sup>164</sup>.

Pomimo śmierci jednego z kursantów, i częstych problemów z utrzymaniem samolotów w odpowiednim stanie, „ludowe” lotnictwo nie zrezygnowało z Jaków. Kilka samolotów tego typu znajdowało się na wyposażeniu pułku „Warszawa” nawet po skierowaniu jednostki do działań bojowych <sup>165</sup>. Jak-7W należący do pułku służył wówczas do podtrzymywania nawyków pilotów, którzy z różnych

---

<sup>164</sup> Wojskowe Biuro Historyczne, Centralne Archiwum Wojskowe (dalej WBH, CAW), sygn.

III.270.12, k. 1.

<sup>165</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.8, k. 4.

względów nie brali udziału w lotach bojowych, a także w celu prowadzenia treningu zaawansowanego pilotażu. Ostatnie samoloty tego typu skreślono z listy płatowców używanych przez „ludowe” lotnictwo w 1947 r. Ich miejsce zajęły szkolne wersje samolotów myśliwskich Jak-9.

Znane są numery kilku samolotów Jak-7 wykorzystywanych przez 1 PLM „Warszawa”. W czerwcu 1944 r. były to samoloty: „37” z numerem fabrycznym 3745 – była to maszyna Jak-7b <sup>166</sup>. Równocześnie w pułku znajdowały się także dwa samoloty Jak-7W. Płatowce nosiły numery: 8222112 (samolot miał namalowany na kadłubie numer 4) oraz 8222156 (na kadłubie namalowany numer 5). Już po zakończeniu wojny w jednostce znalazły się Jaki-7b z numerami: 8115382, 0215362, 0215308, 3415391. Samoloty te spisano ze stanu 23 września 1946 r.

Po wojnie na wyposażeniu jednostki znajdowały się jeszcze dwa Jaki-7W. Pierwszy z nich noszący numer fabryczny 17166089 został skreślony ze stanu jednostki 5 kwietnia 1946 r. Drugi samolot został skreślony ze stanu pułku 23 września tego samego roku – maszyna miała numer fabryczny 4615395 <sup>167</sup>.

## *Samoloty myśliwskie*

### *Samolot myśliwski Jakowlew Jak-1b*

Podstawowym wyposażeniem polskiego pułku myśliwskiego oraz innych jednostek myśliwskich „ludowego” lotnictwa polskiego były samoloty Jakowlew Jak-1b. Była to poddana daleko idącej modernizacji wersja samolotu myśliwskiego Jak-1. Pierwsze wersje myśliwców tego typu zostały opracowane przez inż. Jakowlewa w 1940 r., i stanowiły odpowiedź na zamówienie złożone przez władze Armii Czerwonej, która oczekiwała, że radzieckie biura konstrukcyjne stworzą następcę dla starzejących się samolotów I-15, I-153 oraz I-16. W wyniku konkursu powstała cała seria samolotów „nowego typu”: Mig-3, LaGG-3 oraz Jak-1. Polikarpow również wziął udział w konkursie, na który zgłosił projekt nowego samolotu myśliwskiego I-180. Maszyna była pod wieloma względami lepsza od pozostałych konkurentów – jednakże ze względu na niechęć

---

<sup>166</sup> A. Morgała, op. cit., s. 556.

<sup>167</sup> Ibidem, s. 557.

czynników decyzyjnych w ZSRR do Polikarpowa jego konstrukcja nie została przyjęta do seryjnej produkcji.

W zasadzie wszystkie samoloty, które „zwyciężyły” w konkursie miały dość poważne wady. Zdecydowanie najgorzej w jednostkach lotniczych przyjęty został LaGG-3, którego nazwę piloci tłumaczyli sobie jako „lakierowany gwarantowany grób”. Nieco lepszą „prasą” cieszył się Jak-1, a Mig-3, był całkiem udanym samolotem, który zdecydowano się użyć niezgodnie z jego przeznaczeniem<sup>168</sup>, co doprowadziło do zaprzestania prac nad projektem. Samoloty Jak-1 i LaGG-3 miały więcej szczęścia. Prace nad samolotem LaGG-3 doprowadziły do powstania bardzo udanego samolotu myśliwskiego Ła-5, którego wersją rozwojową był Ła-7. Samoloty te napędzane silnikiem gwiazdowym nie weszły jednak na uzbrojenie polskiego lotnictwa wojskowego. Z Ławoczkinów korzystali natomiast lotnicy czechosłowaccy, którzy także posiadali swoje jednostki sformowane na terenie ZSRR<sup>169</sup>.

Początków samolotów Jak-1 można doszukiwać się w 1939 r., gdy inż. Jakowlew przystąpił do konkursu na nową maszynę myśliwską dla radzieckiego lotnictwa. Na potrzeby konkursu opracował projekt samolotu I-26 (Ja-26). Maszyna była wolnonośnym dolnopłatem o konstrukcji mieszanej. Jednostkę napędową stanowił silnik rządowy M-105P o mocy 1050 KM, chłodzony cieczą. W blok silnika było wbudowane 20 mm działko. Oprócz tego samolot dysponował chowanym podwoziem, całkowicie osłoniętą kabiną. Poza działkiem, uzbrojenie stanowiły jeszcze dwa karabiny maszynowe kal. 7,622 mm.

Prototyp został oblatany przez pilota doświadczalnego, który od lat współpracował z Jakowlewem, Juliana Piątkowskiego. Niestety, podczas jednego z lotów, wykonanego w dniu 27 kwietnia 1940 r. Piątkowski zginął we wraku prototypu<sup>170</sup>. Loty prototypu od samego początku zapowiadały rychłe nieszczęście – podczas oblotów samolot musiał wielokrotnie lądować awaryjnie. Podczas ostatniego lotu wykonywanego przez Piątkowskiego doszło do samoczynnego wysunięcia się podwozia, a następnie jego wyłamania, co ostatecznie doprowadziło do uszkodzenia konstrukcji skrzydła. Okazało się, że

---

<sup>168</sup> Mig-3 został zaprojektowany jako myśliwiec przechwytyjący działający na dużych pułapach. Skierowanie samolotów Mig-3 do zadań eskortowych (głównie osłona samolotów Il-2), wymusiło przebudowę samolotu pod nowe silniki.

<sup>169</sup> W lotnictwie polskim użytkowano jeden samolot Ła-5, który pod koniec swojej służby był wykorzystywany jako pomoc w jednej ze szkół lotniczych.

<sup>170</sup> A. Glass, op. cit., s. 533.

samolot wymaga usunięcia wielu wad konstrukcyjnych. Zmian wymagał min., system chłodzenia silnika, instalacja paliwowa i olejowa i podwozie główne (dokładniej układ hamulcowy) <sup>171</sup>. Znacznie bardziej niepokojącym problemem, zwłaszcza w przypadku samolotu myśliwskiego były ciężko pracujące stery, które wymagały od pilota włożenia bardzo dużego wysiłku w wykonanie manewrów. Usuwanie wad konstrukcji okazało się bardzo długotrwałym procesem, zakończonym dopiero pod koniec 1940 r. W tym samym okresie do produkcji skierowano pierwszą serię samolotów Jak-1 liczącą 15 samolotów. Po zakończeniu „serii informacyjnej” przystąpiono do produkcji seryjnej. Ogółem do końca 1940 r. fabryki opuściły 64 samoloty Jak-1.

Seryjne Jaki spotkały się z ciepłym przyjęciem w jednostkach lotniczych, jednakże szybko okazało się, że samolot w wersji produkcyjnej ma gorsze osiągi od „katalogowych”. Jednocześnie trwała produkcja seryjna – w pierwszym półroczu zbudowano 335 maszyn seryjnych, które skierowano do radzieckich pułków lotniczych. Jednocześnie Jakowlew ze swoim zespołem przystąpili do prac nad zmodernizowaną wersją samolotu <sup>172</sup>. Zmiany miały objąć min., przebudowanie tylnej części kadłuba, gdyż pierwsze Jaki miały oszklenie kabiny przechodzące w bryłę kadłuba. Rozwiązanie to uważano za poprawne pod względem aerodynamicznym, ale okazało się, że skutecznie ogranicza ono pole widzenia pilota, który jest praktycznie „ślepy” w przypadku ataku od tyłu. W celu rozwiązania tego problemu zdecydowano się na zabudowanie nowej kabiny o nieograniczonym promieniu widzenia, co wymagało poważnego obniżenia części grzbietowej kabiny. Kolejnym krokiem było zwiększenie zapasu amunicji do działka, oraz inne rozmieszczenie „ładunku użytecznego” <sup>173</sup>. Wprowadzenie kolejnych, tym razem bardziej kosmetycznych zmian okazało się konieczne po tym, jak Niemcy skierowali na front wschodni pierwsze jednostki wyposażone w myśliwce Bf 109 Friedrich. Ostateczna wersja samolotu Jak-1b powstała w maju 1942 r. i pozostawała w użyciu aż do końca działań wojennych. Ogółem produkcja samolotów Jak-1 wyniosła 8721 sztuk <sup>174</sup>, wiele wskazuje jednak iż są to dane nie pełne. Samoloty tego typu produkowano w

---

<sup>171</sup> R. Kaczkowski, *Samolot myśliwski Jak-9*, Warszawa 1973, s. 3.

<sup>172</sup> A. Glass, op. cit., s. 534.

<sup>173</sup> Ibidem.

<sup>174</sup> Ibidem, s. 537.

Nowosybirsku, Saratowie, a później także w wyzwolonym przez Armię Czerwoną Charkowie.

Warto również odnotować, że osiągi i możliwości egzemplarzy pokazowych i samolotów produkowanych seryjnie znacznie się różniły. Np. prędkość maksymalna samolotów Jak-1b według obliczeń przeprowadzanych jeszcze w wytwórni wynosiła 612 km/h, podczas gdy rzeczywista prędkość maksymalna Jaka-1b wynosiła ok. 600 km/h i rzadko przekraczała tę wartość.

W lotnictwie polskim samoloty tego typu po raz pierwszy pojawiły się podczas formowania 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Pierwsze loty na Jakach-1b wykonali uznawani za „przodujących uczniów” Józef Zacharzewski i Ryszard Ber, którzy rozpoczęli samodzielne loty na samolotach tego typu pod koniec września 1943 r. Maszyna była bardzo trudna w pilotażu, w związku z czym szkolenie pierwszej grupy pilotów potrwało aż do 11 listopada 1943 r. Pierwsza partia fabrycznie nowych samolotów Jak-1b została dostarczona polskiej jednostce w lutym 1944 r. Ogółem w jednostce służyło od 43 do 45 samolotów tego typu<sup>175</sup>. Część pilotów, którzy zdecydowali się na pisanie wspomnień, twierdziła, że każdy z nich otrzymał swój „własny” samolot na którym najczęściej wykonywał loty bojowe. Niestety nie jest to prawda. Np. samolot z numerem kadłubowym „4” jest opisywany jako samolot Chromego, tymczasem pilot latał „4” dość rzadko.

**Tab. 4** Samoloty Jakowlew Jak-1b w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”<sup>1</sup>

L.p.	Nr. fab.	Nr. kad.	Data I-go lotu bojowego	Pilot podczas I-go lotu bojowego	Uwagi
1	04174	4	23 VIII 1944	Chromy	W literaturze samolot określany jako osobista maszyna Chromego. W jednostce były co najmniej 3 samoloty z tym samym numerem kadłubowym
2	15175	15	24 IX 1944	Horodecki	

<sup>175</sup> Ibidem, s. 538 – 539.

3	20175	20	2 IX 1944	Wierbicki	
4	22176	22	24 VIII 1944	Chaustowicz	
5	27175	27	30 IX 1944	Wysoczyński	W jednostce było kilka samolotów z tym samym numerem kadłubowym

6	02167	2	26 VIII 1944	Gaszyn	W jednostce było kilka samolotów z tym numerem kadłubowym
7	04167	4	24 VIII 1944 (?)	Wicherkiewicz (?)	Numer pokrywa się z samolotem nr. fab. 04174
8	05171	5	19 IX 1944	Lewitin	
9	13163	13	4 XI 1944	Gabis	
10	24165	24	23 VIII 1944	Gabis	
11	23168	23	24 X 1944	Rutenberg	
12	28177	28	18 IX 1944	Ber	
13	29167	29	1 IX 1944	Żurawski	
14	31169	31	19 IX 1944	Broch	
15	34167	34	26 VIII 1944	Bobrowski	
16	40165	40	1 IX 1944	Bojew	
17	47177	47	25 VIII 1944	Gołubicki	
18	06161	6	25 VIII 1944	Kozak	
19	20161	20	2 IX 1944	Wierbicki	



20	27159	27	15 X 1944 (?)	Wysoczyński (?)	W jednostce było kilka samolotów z tym samym numerem kadłubowym
21	31160	31	19 IX 1944	Broch	
22	38161	38	b.d.	b.d.	Samolot najprawdopodobniej nie wykonał żadnego lotu bojowego
23	16123	39	19 IX 1944	Szwarc	
24	22173	22	24 VIII 1944	Chaustowicz	
25	39176	39	19 IX 1944	Sztakhaus	
26	40170	40	1 IX 1944	Bobrowski	
27	04173	4	2 IX 1944	Wicherkiewicz (?)	Numer pokrywa się z samolotami 04167 i 04174
28	49173	49	19 IX 1944	Podgórski	
29	08165	8	b.d.	b.d.	Samolot najprawdopodobniej nie wykonał żadnego lotu bojowego
30	18176	18	19 IX 1944	Jakubik	
31	31178	31	24 X 1944	Czownicki	
32	33173	33	28 XII 1944	Sztakhaus	Jedyny lot bojowy tego samolotu
33	35175	35	19 I 1945	Zacharzewski	
34	42178	42	19 IX 1944	Tałydykin	
35	43179	43	18 IV 1945	Chaustowicz	

36	21160	21	b.d.	b.d.	Samolot najprawdopodobniej nie wykonał żadnego lotu bojowego
37	28160	28	19 IX 1944	Ber	
38	02161	2	19 IX 1944 (?)	Gaszyn (?)	Numer pokrywa się z samolotem 02167
39	11150	11	b.d.	b.d.	Samolot najprawdopodobniej nie wykonał żadnego lotu bojowego
40	18150	18	19 IX 1944	Łobecki	
41	26156	26	b.d.	b.d.	Samolot najprawdopodobniej nie wykonał żadnego lotu bojowego
42	35156	35	19 IX 1944	Suszek	
43	42149	42	19 IX 1944 (?)	Wicherkiewicz (?)	Numer pokrywa się z samolotem 42178

<sup>1)</sup> Opracowanie własne na podstawie: A. Glass, *Polskie samoloty wojskowe 1939 – 1945*, Warszawa 1976; *Materiały i dokumenty do historii Ludowego Lotnictwa Polskiego. Dziennik lotów oraz meldunków bojowych i rozpoznawczych 1 plm „Warszawa”*. 23.8.1944-4.5.1945, pod red. Z. Bulzacki, Poznań 1976; P. Rapiński, *1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” w latach 1943 – 1945*, Oświęcim 2018..

Samoloty tego typu były używane od samego początku istnienia pułku, aż do zakończenia wojny. Maszyny Jak-1b cieszyły się zasłużoną opinią samolotów bardzo trudnych w pilotażu. dwa wypadki śmiertelne, które miały miejsce wiosną 1944 r. w 1 Pułku. W ich wyniku zginęli Rosjanin Aleksander Gawriłow, przydzielony do pułku przez dowództwo Moskiewskiego Dystryktu Wojskowego <sup>176</sup>, który zginął 17 maja 1944 r. Kolejnym nieszczęśliwym pogrzebanym we wraku Jaka-1b okazał się chor. Jan Grabarz, który zginął podczas wykonywania lotu treningowego w dniu 25 lipca

---

<sup>176</sup> W. Zmyślony, W. Sankowski, op. cit., s. 36 <sup>66</sup> Ibidem.

1944 r. <sup>66</sup>, wypadek miał miejsce już podczas końcowego okresu szkolenia, po przeniesieniu jednostki na kijowski węzeł lotniskowy.

Pomimo iż, w okresie gdy samoloty znajdowały się na wyposażeniu polskiej jednostki doszło do kilku spotkań z samolotami niemieckimi, Polakom nie udało się odnieść żadnego sukcesu. Za prawdopodobnie zestrzelony lub uszkodzony, w zależności od tego czy uznamy wspomnienia Medarda Koniecznego za wiarygodne źródło historyczne, można uznać samolot rozpoznawczy Fw 189 „Uhu”. Samolot miał zostać jakoby zaatakowany przez kpt. pil. Koniecznego podczas oblotu frontu wykonywanego przez samoloty polskiej dywizji. Konieczny wspominał spotkanie z Niemcem:

*Oblot się kończył, a więc i benzyna była na ukończeniu. Znajdowaliśmy się około 40 kilometrów na zachód od Wisły, na wysokości 1500 metrów. Miałem zamiar wykonać właśnie zakręt, gdy oto z lewej strony na trawersie, jak to mówią marynarze, zobaczyłem niemiecki samolot. Leciał na południe, około 500 metrów wyżej od nas. Przed chwilą go tam nie było, musiał więc wyskoczyć z chmur. Nie namyślając się ani sekundy, położyłem samolot w skręt, dałem pełny gaz i skierowałem w górę. Nie było wątpliwości, że mam przed sobą samolot niemiecki typu Fw-189, dwukadłubowy, zwany popularnie „ramą”. Sylwetka jego była tak charakterystyczna, że pomyłka nie wchodziła w rachubę. Niemiec mnie nie widział, zbliżałem się rwąc na pełnym gazie.*

*Zrobiło mi się gorąco z emocji. Hitlerowiec wchodził już w celownik. Widziałem wyraźnie czarne krzyże na statecznikach, cienkie kadłuby i małą, oszkloną kabinę załogi. Odległość zmalała do niecałych 250 metrów. Jeszcze chwila i postanawiam otworzyć ogień. Nieprzyjacielski samolot zbliżał się do krzyża celownika: odłożyłem poprawkę i nacisnąłem spusty. Zajązgotał kaem i zaszczekało działko. Poczulem dobrze znane, lekkie drżenie kadłuba. Tylko że tym razem w celowniku miałem nie holowany płócienny rękaw, lecz najprawdziwszy, najautentyczniejszy niemiecki samolot. Zbliżałem się do niego coraz bardziej, obsypując go gradem pocisków. Niestety, nie były one celne. Smugi przelaziły pomiędzy cienkimi kadłubami, mijaly bokiem kabinę załogi. Skupiłem się do maksimum, usiłując bodaj jeden pocisk działka wpakować w oszkloną kabinę. Pozycja moja nie była jednak dość dogodna, atakowałem go przeciw z tyłu, z dołu.*

*Hitlerowiec natychmiast zorientował się, że jest ostrzeliwany. Mówiły mu o tym smugi obramowujące samolot. Po trzeciej czy*

*czwartej serii, co trwało zaledwie parę sekund, położył maszynę w głęboki skręt, przerzucił przez skrzydło i poszedł do ziemi. Mój rozpędzony Jak wyskoczył nad Niemca. Wypadł on mi z celownika i na moment w ogóle straciłem go z oczu. Ale tylko na moment, wykonawszy bowiem przewrót, zobaczyłem „ramę” idącą omal że pionową piką do ziemi. Kozaka nie było, gdzieś się zapodział.*

*Rzuciłem się za Niemcem. Moja pozycja była teraz korzystniejsza. Miałem przewagę wysokości i siedziałem mu na ogonie, natomiast odległość wzrosła do prawie 600 metrów. Dałem pełny gaz, dusząc Jaka z całych sił. Zbliżyłem się na około 400 metrów i posłałem Niemcowi parę krótkich serii, poczułem jednak nieprzyjemne drgania samolotu. Rzuciłem okiem na prędkościomierz. Wskazówka dawno już przekroczyła czerwoną kreskę, oznaczającą maksymalną dopuszczalną prędkość. Dalsze nurkowanie na tej prędkości stawało się niebezpieczne. Zredukowałem gaz i podciągnąłem maszynę. Hitlerowiec to wykorzystał i odsadziwszy się, wyrwał teraz kosiakiem nad ziemią. Mogłem w tej sytuacji łagodnie zejść nad ziemię i tam zapolować na „ramę”. Pewnie by się to udało, bo widziałem, jak Niemcowi dymi prawy silnik, ale na to trzeba było mieć dużo benzyny. Moja natomiast już się wyczerpywała. Poślawszy wrogiemu samolotowi pobożne życzenia, zawróciłem do Zadybia i wylądowałem na resztkach benzyny<sup>177</sup>.*

Dopiero po wprowadzeniu na wyposażenie jednostki samolotów Jak-9 Polacy zapisali na swoje konto kilka zniszczonych samolotów niemieckich. W trakcie użytkowania samolotów w „warszawskim” pułku Polacy utracili pięć maszyn. Pierwszym pechowcem okazał się mjr. pil. Tadeusz Wicherkiewicz, zestrzelony przez niemiecką obronę przeciwlotniczą w dniu 24 września 1944 r. nad Warszawą. Kolejny Jak-1b został poważnie uszkodzony 24 listopada 1944 r., maszyna pilotowana przez ppor. Aleksandra Wierbickiego została ciężko uszkodzona ogniem niemieckiej artylerii przeciwlotniczej. Pomimo odniesienia ciężkich uszkodzeń pilotowi udało się wylądować awaryjnie na terenie kontrolowanym przez własne oddziały. Trzecia maszyna tego typu została rozbita podczas przymusowego lądowania w dniu 17 stycznia 1945 r. Za sterami Jaka zasiadł wówczas ppor. pil. Roman Wierzchnicki. Następnego dnia (18 stycznia), utracony został czwarty Jak-1b, pilotowany przez chor. pil. Włodzimierza Suszka. Maszyna dostała się pod ogień

---

<sup>177</sup> M. Konieczny, *Jaki startują o świcie*, Warszawa 1980, s. 223 – 225.

nieprzyjacielskiej artylerii przeciwlotniczej w rejonie Mińska Mazowieckiego i została rozbita podczas awaryjnego lądowania.

Ostatni samolot uległ zniszczeniu 19 stycznia 1945 r. w pobliżu Warszawy. I tym razem „winę” za utratę maszyny ponosiła niemiecka artyleria przeciwlotnicza – za sterami maszyny podczas feralnego lotu zasiadał chor. pil. Czesław Bogusiewicz. Jednocześnie najwięcej samolotów Jak-1b znajdowało się na wyposażeniu „ludowego” lotnictwa w październiku 1944 r., gdy Polacy dysponowali 79 maszynami tego typu. Ostatni Jak-1b został skreślony ze stanu lotnictwa 28 lutego 1946 r. Maszyna należała do 1 Mieszanego Szkolno – Treningowego Pułku Lotniczego<sup>178</sup>.

Warto również odnotować, iż dwa samoloty były ufundowane przez członków Związku Patriotów Polskich. Pierwsza maszyna, ufundowana przez prof. Wolfa Messinga, znanego jasnowidza i mistyka, została przekazana kpt. Medardowi Koniecznemu, byłemu pilotowi 5 Pułku Lotniczego w Wilnie<sup>179</sup>. Najprawdopodobniej drugi samolot nosił napis „od dróżnika obchodowego Jelizarowa<sup>180</sup>”.

### ***Samolot myśliwski Jakowlew Jak-9***

Najbardziej rozpowszechnionym typem samolotów myśliwskich opracowanych przez inż. Jakowlewa wykorzystywaną w „ludowym” lotnictwie polskim był samolot Jak-9. Maszyna powstała w wyniku daleko posuniętej modyfikacji samolotu Jak-7. Pierwsze seryjne samoloty Jak-9 zaczęły trafiać na wyposażenie radzieckich pułków lotniczych w 1942 r. Po raz pierwszy na masową skalę zostały wykorzystane podczas walk w rejonie Stalingradu, gdzie odegrały dużą rolę w zniszczeniu niemieckiej 4 Floty Powietrznej. Szczególnie ważne okazało się wykorzystanie samolotów tego typu do zwalczania nieprzyjacielskich samolotów transportowych, które podejmowały próby dostarczania zaopatrzenia odciętem w Stalingradzie oddziałom niemieckim. Łupem radzieckich pilotów myśliwskich padło wówczas bardzo wiele słabo uzbrojonych samolotów transportowych Junkers Ju-52, które wykorzystywano do zaopatrywania oddziałów w kotle.

---

<sup>178</sup> A. Morgała, op. cit., s. 547.

<sup>179</sup> W. Zmysłony, *Jak-1b z napisem fundacyjnym od Wolfa Messinga*, [dostęp 17 III 2019] <http://www.polishairforce.pl/jak1messinga.html>.

<sup>180</sup> T. Królikiewicz, R. Gretzyngier, *Polski samolot i barwa 1943 – 2016*, Warszawa 2016, s. 24.

Podczas wojny przemysł radziecki przystąpił do budowy różnych wariantów samolotów myśliwskich Jak-9, które mogły wykonywać bardzo różnorodne zadania bojowe. Poszczególne wersje różniły się głównie uzbrojeniem – podstawowa wersja posiadała dwa karabiny maszynowe i działko kalibru 20 mm. Uzbrojenie w samolotach Jak-9 było umiejscowione tak samo jak w starszych Jakach-1b. Jak-9 pozostał w służbie aż do zakończenia II Wojny Światowej. Ostatnie samoloty tego typu wycofano z wyposażenia lotnictwa polskiego w latach 50., gdy jednomiejscowe maszyny Jak-9 przebudowano na „dwustery” Jak-9W. W lotnictwie sowieckim Jak-9 występował w następujących wersjach:

- Jak-9 – wersja podstawowa opracowana w 1942 r., ogółem wyprodukowano 459 egzemplarzy,
- Jak-9T – wersja wyposażona w działko NS-37 kal. 37 mm strzelające przez wał śmigła. Samoloty tego typu zaczęły pojawiać się w jednostkach latem 1943 r. Maszyna była przeznaczona do zwalczania silnie opancerzonych celów, takich jak bombowce i samoloty transportowe. Maszyny z działkiem NS-37 wykorzystywano także do ataków na cele naziemne.
- Jak-9D – wersja daleko dystansowa. Samolot był słabiej uzbrojony (posiadał działko kal. 20 mm i jeden wielokalibrowy karabin maszynowy). W sumie wyprodukowano ponad 3 tysiące samolotów tego typu.
- Jak-9K – wersja zbliżona do wspomnianej wcześniej wersji „T”. Różnicą pomiędzy starszym „T”, a nowszym „K” było zastosowanie działka NS-45, kal. 45 mm. Pracę nad opracowaniem tego typu myśliwca rozpoczęto jesienią 1943 r. Maszyna charakteryzowała się lepszymi osiągnięciami niż w przypadku wersji „T”.
- Jak-9R – wersja rozpoznawcza wyposażona w aparat fotograficzny AFA-1M lub AFA-3S/50 w przedziale znajdującym się za kabiną pilota. Badania samolotu dobiegły końca w październiku 1943 r. Część samolotów została zmodernizowana do tej wersji przez poszczególne jednostki lotnicze we własnym zakresie, w związku z czym dokładna ilość zbudowanych samolotów tego typu pozostaje nieznana.
- Jak-9M – wersja pod wieloma względami zbliżoną do Jaka-9D i „T”. Samoloty te poddano drobnym modernizacjom, polegającym min., na zamontowaniu radiopółkompasów RPK-10. Uzbrojenie Jaka-9M składało się z dwóch karabinów maszynowych kalibru 12,7 mm oraz działka 20 mm strzelającego przez wał śmigła.

- Jak-9DD – wersja eskortowa o jeszcze większym zasięgu niż w przypadku Jaka-9D. Samolot posiadał 9 zbiorników paliwa o łącznej pojemności 845 l, co pozwalało na 6,5 godziny lotu. Jaki-9DD były znacznie słabiej uzbrojone od pozostałych wersji – ich jedynym uzbrojeniem było działko kal. 20 mm.  
Maszyn tego typu używano do eskortowania bombowców dalekiego zasięgu.
- Jak-9B – wersja myśliwsko-bombowa, nosząca fabryczne oznaczenie Jak-9Ł. Samoloty tego typu były przystosowane do przenoszenia 400-450 kg bomb umieszczanych wewnątrz kadłuba w czterech wyrzutnikach, umieszczonych za kabiną pilota. Ze względu na przyjęty wariant, szczególnie trudne było podwieszanie bomb, co gorsza samolot nie posiadał żadnych celowników bombowych, co czyniło dokładne bombardowanie szczególnie trudnym. W sumie zbudowano tylko 109 egzemplarzy.
- Jak-9U – wersja myśliwska z poprawioną aerodynamiką. Samolot otrzymał znacznie potężniejszą jednostkę napędową WK-105PF2. Prototyp opracowano w listopadzie 1943 r. Uzbrojenie samolotu stanowiło działko WJa-23 kal. 23 mm i dwa najcięższe karabiny maszynowe. Badania maszyny trwały do marca 1944 r. W ich trakcie zdecydowano się zmienić wyposażenie samolotu – miejsce silnika WK-105PF2 zajął WK-107A. Zmianom uległo także uzbrojenie, zamiast działka WJa-23 zdecydowano się na używane do tej pory w samolotach Jak-9 działko SzWAK, kal. 20 mm i dwa nkm-y. Podczas badań państwowych okazało się, że Jak-9U jest szybszy od niemieckich Messerschmittów Bf 109G-2 i Fw 190A-4. Samolot uznano za najlepszy myśliwiec, jedną z niewielu wad samolotu była niedopracowana jednostka napędowa. Samoloty skierowano do produkcji seryjnej w kwietniu 1944 r. do sierpnia 1945 r. zbudowano prawie 4 tysiące samolotów tego typu. Powstała także wersja z cięższym uzbrojeniem strzeleckim nosząca oznaczenie Jak-9UT. Samoloty Jak-9U wykorzystano także do opracowania nowej wersji myśliwca wysokościowego, jednakże mimo dobrych właściwości wyprodukowano tylko 30 egzemplarzy.
- Jak-9W – dwumiejscowa wersja szkolna. Podstawową różnicą odróżniającą samoloty tego typu od innych maszyn była złożenie drugiej kabiny za kabiną pilota. Samolot był pozbawiony opancerzenia i miał zdemontowaną część uzbrojenia –

pozostawiono mu tylko działko kal. 20 mm strzelające przez wał śmigła. Samoloty tego typu posiadały mocniejsze silniki (WK-105PF2) oraz bogatsze wyposażenie pokładowe, na które składały się min., radiopółkompasy RPK-10, radiostacje i fotokarabiny do treningu walk powietrznych. Pierwsze maszyny tego typu przeszły próby państwowe w kwietniu 1945 r., produkcja trwała do sierpnia 1946 r. W tym czasie zbudowano 793 samoloty, z tego 337 przebudowano z wersji Jak-9M. W Polsce kilka samolotów tego typu wykorzystano podczas nagrywania filmu „Historia jednego myśliwca”, w którym zagrały brytyjskie samoloty myśliwskie Hawker Hurricane i Supermarine Spitfire. „Yakfire’y” były wykorzystywane tylko podczas nagrywania scen na ziemi.

- Jak-9P – powojenna wersja myśliwska, będąca rozwinięciem samolotu Jak-9U. Maszyna korzystała z tej samej jednostki napędowej i uzbrojenia.

W sumie wybudowano 801 egzemplarzy. Była to ostatnia wersja produkowana seryjnie, w związku z pojawieniem się samolotów z napędem odrzutowym. Jaki-9P produkowano do grudnia 1947 r.<sup>181</sup>

W lotnictwie polskim użytkowano samoloty Jak-9, Jak-9D, Jak-9M, Jak-9T, Jak-9W oraz Jak-9P. Pierwszą jednostką, która otrzymała samoloty tego typu był 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Pierwsze samoloty tego typu zostały dostarczone jesienią 1944 r. To właśnie na nich pułk odniósł wszystkie swoje sukcesy (por. Tabela nr. 5). Oprócz 1 PLM, z Jaków-9 korzystały także pozostałe polskie pułki lotnictwa myśliwskiego, wchodzące w skład „ludowego” lotnictwa polskiego podczas II Wojny Światowej. Najwięcej samolotów Jak-9 znajdowało się na wyposażeniu jednostek lotniczych w lutym 1946 r., gdy Polacy mogli pochwalić się, 200 sprawnych maszynami tego typu. Wyśłużone „dziewątki” zaczęto wycofywać na początku lat 50., gdy ich miejsce zaczęły zajmować pierwsze samoloty odrzutowe – Jak-23 i MiG-15.

W starszych opracowaniach często pojawiała się informacja zgodnie z którą samoloty Jak-9 i Jak-1b używane w „ludowym” lotnictwie polskim były malowane na kolor szaro – brązowy. W rzeczywistości Rosjanie i jednostki „ludowego” Wojska Polskiego stosowały w tym czasie „szaro-szary” schemat malowania. Po

---

<sup>181</sup> M. Krzyżan, op. cit., s. 146 - 148; A. Morgała, op. cit., s. 558 – 582; R. Kaczkowski, op. cit., s. 7 – 13.



wojnie górne powierzchnie samolotów były zazwyczaj malowane na kolor ciemnozielony, a dolne na jasno niebieski. Zdarzały się jednak odstępstwa od tej reguły.

<b>Tab. 5 Zwycięstwa powietrzne odniesione na samolotach Jak-9 w Ludowym Lotnictwie Polskim<sup>1</sup></b>					
L.p.	Imię i nazwisko pilota	Data	Jednostka	Samolot npla.	Uwagi
1	Witold Gabis	14 II 1945	1 PLM	Ju-52	½ zniszczony na ziemi
2	Oleg Matwiejew	14 II 1945	1 PLM	Ju-52	½ zniszczony na ziemi
3	Wiktor Kalinowski	19 IV 1945	1 PLM	Fw 190	Zestrzelony
4	Wiesław Bobrowski	19 IV 1945	1 PLM	Fw 190	Zestrzelony
5	Włodzimierz Bojew	19 IV 1945	1 PLM	Fw 190	Zestrzelony
6	Jerzy Kozak	19 IV 1945	1 PLM	Fw 190	Zestrzelony
7	Anatol Szyrokun	19 IV 1945	1 PLM	Fw 190	Zestrzelony
8	Stefan Łazar	20 IV 1945	1 PLM	Fw 190	Uszkodzony
9	Mikołaj Chaustowicz	25 IV 1945	1 PLM	Fw 190	Zestrzelony
10	Juliusz Szwarc	25 IV 1945	1 PLM	Fw 190	Zestrzelony
11	Aleksander Kuźniecowa	25 IV 1945	10 PLM	Fw 190	Zestrzelony
12	por. Wańkowski	25 IV 1945	10 PLM	Fw 190	Zestrzelony
13	Wasilij Bystrow	25 IV 1945	10 PLM	Fw 190	Prawdopodobnie zestrzelony
14	chor. Smirnow	29 IV 1945	10 PLM	Fw 190	Zestrzelony
15	chor. Panow	29 IV 1945	10 PLM	Fw 190	Zestrzelony
16	Aleksander Wierbicki	1 V 1945	1 PLM	Bf 109	Zestrzelony
17	Aleksander Krasucki	2 V 1945	11 PLM	Hs 126	Zestrzelony

<sup>1)</sup> Opracowanie własne na podstawie: W. Zmyślony, W. Sankowski, *Polish Wings no.*

20. *Yakovlev Yak-1, Yak-3, Yak-7, Yak-9*, Sandomierz 2015.

### ***Samolot myśliwski Jakowlew Jak-3***

Ostatnim użytym na dużą skalę samolotem myśliwskim, opracowanym przez biuro konstrukcyjne Jakowlewa podczas II Wojny Światowej, był Jakowlew Jak-3. Samolot ten uznawany jest do dnia dzisiejszego przez historiografię radziecką za jeden z najlepszych myśliwców II Wojny Światowej. Biorąc pod uwagę liczne wady tego samolotu stwierdzenie to jest w najwyższym stopniu przesadzone.

Jak-3 powstał w wyniku zapotrzebowania lotnictwa frontowego na nowy samolot myśliwski zdolny do efektywnego operowania na pułapach powyżej 5000 metrów, gdzie maszyny tego typu mogłyby stawić skuteczny opór niemieckim myśliwcom Messerschmitt Bf 109 G-2. Działające na przełomie 1942 i 1943 r. na Syberii biuro konstrukcyjne Jakowlewa zdecydowało się podjąć próbę opracowania nowego samolotu. Do stworzenia nowej maszyny użyto samolotu Jak-1b<sup>182</sup>. Samolot poddano bardzo głębokiej modernizacji obejmującej min., całkowitą przebudowę kadłuba, zastąpienie ciężkiego drewnianego szkieletu skrzydeł lekkim duralowym, ukrycie chłodnicy oleju w skrzydle i wsunięcie chłodnicy cieczy głęboko w kratownicę kadłuba. Modernizacji poddano także osłonę kabiny pilota, która w nowym samolocie miała kształt zbliżony do kropłowego i zapewniała jeszcze lepszą widoczność. Nowa maszyna miała znacznie lepsze właściwości aerodynamiczne i masę własną mniejszą o ponad 300 kg. Niestety, w ślad za zmianami konstrukcyjnymi nie poszły głębsze zmiany – polegające choćby na montażu radiostacji nadawczo – odbiorczej w każdym samolocie.

Dzięki wprowadzonym zmianom przy zastosowaniu takich samych jednostek napędowych jak w starszych Jakach-1b i Jakach-9 udało się osiągnąć prędkość maksymalną rzędu 500 km/h. Pierwsze samoloty tego typu zaczęto kierować do jednostek lotniczych w czerwcu 1943 r. Samoloty należące do serii „informacyjnej” spotkały się z ciepłym przyjęciem w jednostkach bojowych. Okazało się, że nowe myśliwce osiągają większe prędkości maksymalne od niemieckich Bf 109 G-6 na pułapie do

---

<sup>182</sup> Według starszych opracowań Jak-1M „Moskit”, przy czym wielu autorów tworzących w okresie PRL stawia znak równości pomiędzy samolotem Jak-1b, a Jak-1M. Co ciekawe znalazło to wyraz chociażby w polskim modelarstwie. Polska firma zajmująca się produkcją modeli plastikowych ZTS Plastyk z Pruszkowa w latach 70., opracowała model samolotu Jakowlew Jak-1b, który zgodnie z przyjętym wówczas nazewnictwem nazwano Jak-1M.

6100 metrów, powyżej tego pułapu osiągi obu samolotów były równe <sup>183</sup>.

Pierwsze samoloty Jak-3 zostały na większą skalę użyte bojowo podczas walk na Łuku Kurskim. Podobno samolot był łatwiejszy w pilotażu od brytyjskiego myśliwca Spitfire, który w tym czasie zaczął trafiać do jednostek radzieckich w ramach pomocy wojskowej dostarczanej przez Aliantów Zachodnich. Samoloty Jak-3 bardzo szybko odniosły całą serię spektakularnych sukcesów, które nawet jeśli wziąć pod uwagę sowiecką skłonność do wyolbrzymiania własnych dokonań robiły spore wrażenie <sup>184</sup>. Pomimo tego na początku 1944 r. rozpoczęto prace nad nową wersją Jaka-3, wyposażoną w jeszcze mocniejszy silnik WK-107A. Podczas prób wersji eksperymentalnej maszyna okazała się o 100 – 120 km/h szybsza od najlepszych w tym czasie samolotów niemieckich (Bf 109G-6 i Fw 190A-8). Zmodernizowana wersja samolotu Jak-3 została skierowana do masowej produkcji, ale nie zdążyła wejść do linii przed zakończeniem wojny.

Jak-3 był (niestety) jednym z najrzadziej spotykanych samolotów myśliwskich używanych w „ludowym” lotnictwie polskim. Wynikało to z faktu, że polskie pułki zajmowały się głównie wykonywaniem zadań eskortowania samolotów szturmowych Ił-2, prowadzeniem zadań rozpoznawczych oraz ataków na cele naziemne. Jaki-1b i „dziewiątki” wciąż dobrze nadawały się do wykonywania misji tego typu. Z tego względu do jednostek pracujących na rzecz polskiego lotnictwa trafiały tylko pojedyncze egzemplarze Jaków-3. Z maszyn Jak-3 korzystali głównie starsi oficerowie. Według stanu na dzień 24 kwietnia 1945 r. na stanie wszystkich polskich jednostek znajdowało się 13 samolotów tego typu. Po zakończeniu działań wojennych ich ilość wzrosła do 16. W lutym 1946 r. Polacy dysponowali 20 Jakami-3.

W kwietniu 1945 r., na wyposażeniu 1 PLM „Warszawa” znajdował się tylko jeden samolot tego typu, prawdopodobnie wykorzystywany jako osobista maszyna kpt. pil. Wasyla Gaszyna, ówczesnego dowódcy jednostki. Dostępny materiał fotograficzny wskazuje na to, że co najmniej trzech pilotów niższego stopnia wykonywało loty na używanym w pułku samolocie Jak-3. Byli to: Włodzimierz Bojew, Iwan Gołubicki oraz Witold Gabis <sup>185</sup>. Niestety

---

<sup>183</sup> A. Morgała, op. cit., s. 583.

<sup>184</sup> Ibidem, s. 584.

<sup>185</sup> W. Zmyślony, W. Sankowski, op. cit., s. 24.

nie można wykluczyć iż były to tylko pozowane zdjęcia o charakterze propagandowym.

### ***Samolot myśliwski Bell P-39 Airacobra***

Oprócz najbardziej rozpowszechnionych samolotów myśliwskich opracowanych przez inż. Jakowlewa na wyposażeniu „ludowego” Wojska Polskiego znajdowało się także kilka innych maszyn bojowych. Jednym z najbardziej interesujących samolotów, jakie znalazły się na wyposażeniu utworzonych u boku ZSRR jednostek lotniczych był amerykański samolot myśliwski Bell P-39 Airacobra. Maszyna ta była osobistym samolotem pierwszego dowódcy „ludowego” lotnictwa generała Fiodora Połynina. Niestety, nie zachowało się zbyt wiele materiałów, które mogłyby przesądzić istniejące od lat wątpliwości związane min., z kolorem na jaki pomalowano ster kierunku.

Mimo iż samolot nie znajdował się formalnie na stanie 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej, to jednak gen. Połynin często wykorzystywał go do odwiedzania pilotów należących do podległej mu jednostki na lotniskach frontowych. Wydaje się, że polscy piloci pułku „Warszawa” darzyli generała autentycznym szacunkiem; co zrozumiałe największe zainteresowanie budził używany przez niego samolot, który należał do kompletnie nieznanego polskim mechanikom i pilotom typu.

Historia myśliwca P-39 rozpoczęła się w drugiej połowie lat 30., gdy lotnictwo amerykańskie rozpoczęło poszukiwania następcy dla używanych do tej pory samolotów z silnikami gwiazdowymi. Władze amerykańskiego lotnictwa oczekiwały, że niezbyt doświadczonej firmie uda się stworzyć samolot, który będzie skokiem jakościowym w porównaniu z używanymi do tej pory maszynami. Konstruktorzy pracujący dla firmy Bell stworzyli dość rewolucyjny jak na swoje czasy projekt, przewidujący stworzenie całkowicie metalowego dolnopłatu z silnikiem umieszczonym za kabiną pilota. Podstawową cechą nowego samolotu miała być możliwość zamontowania ciężkiego uzbrojenia.

Decyzja o stworzeniu prototypu noszącego oznaczenie XP-39 zapadła 7 października 1937 r. Samolot otrzymał kilka modyfikacji i modernizacji względem wcześniejszego projektu – jedną z nich było wprowadzenie elektrycznego układu chowania i wypuszczania podwozia, w miejsce planowanego wcześniej systemu manualnego

<sup>186</sup>. Przeprowadzone 4 grudnia 1938 r. próby prototypu wykazały, że konieczne jest jak najszybsze rozwiązanie pewnych problemów z silnikiem, który bardzo szybko przegrzewał się i ze względu na wysoki poziom drgań nie pracował tak jak należy. Wynikało to z zastosowania długiego wału napędowego <sup>187</sup>. Przeprowadzenie drobnych modyfikacji odwlekło oblot prototypu. Tymczasem konkurencyjna wytwórnia Lockheed zaczęła zbliżać się do zakończenia prac nad swoim nowym projektem noszącym oznaczenie XP-38 <sup>188</sup>.

Kolejne próby naziemne prototypu przeprowadzono 29 grudnia w bazie Wright Field. I tym razem nie wypadły one pomyślnie, gdyż podczas transportu prototypu doszło do uszkodzenia krawędzi natarcia skrzydeł. Po całej serii kłopotów z nowym samolotem – konieczne było min., zdemontowanie silnika, pierwszy lot odbył się 6 kwietnia 1939 r. Za sterami samolotu zasiadł pilot marynarki wojennej James Taylor <sup>189</sup>. Stwierdził on, że wszystko przebiegło dobrze – poza zachowaniem się systemu chłodzącego, który nie spełniał swojego zadania. Po wprowadzeniu daleko idących modyfikacji, pod koniec kwietnia 1939 r. podjęto kolejne próby. I tym razem okazało się, że układ chłodzący pozostawia sporo do życzenia. Z drugiej strony dał o sobie znać spory potencjał nowej konstrukcji. Podobno samolot rozwinął prędkość 627,51 km/h i to pomimo przekroczenia planowanej początkowo masy o 251 kg.

Zaliczanie kolejnych testów potrwało do końca 1940 r. Z tego względu pierwsze seryjne samoloty myśliwskie tego typu zaczęły opuszczać fabrykę w styczniu 1941 r., co gorsza rząd amerykański zdecydował się na ograniczenie zamówienia do 80 sztuk, a potem do 20. Niestety ukończenie budowy pierwszej serii samolotów nie oznaczało końca problemów <sup>190</sup>.

Pierwszą jednostką, w której służyły P-39 była 31 Grupa Pościgowa (Pursuit Group) działająca na lotnisku w bazie Selfridge Field w stanie Michigan. W czasie używania pierwszych samolotów tego typu nadano im nazwę RP-39C, co było skrótem od „samolot pościgowy o ograniczonej przydatności bojowej” <sup>191</sup>. Większe

---

<sup>186</sup> J. Tomalik, *Bell P-39 Airacobra, cz. I*, Gdańsk 1999, s. 11.

<sup>187</sup> Ibidem, s. 12.

<sup>188</sup> Później P-38 Lighting.

<sup>189</sup> Ibidem.

<sup>190</sup> Ibidem, s. 20.

<sup>191</sup> Ibidem.

zainteresowanie samolotami wykazali Brytyjczycy. Pierwsze trzy P-39C trafiły do „mglistego Albionu” w lipcu 1941 r. Również tutaj samolot oceniono krytycznie, ze względu na słabe osiągi. W samolotach przekazanych sojusznikom nie było turbosprężarek, co obilo się negatywnie na możliwościach maszyny. Podczas przeprowadzonych przez Anglików testów wyszło na jaw, że samolot wznosi się znacznie gorzej od starszego Hawker’a Hurricane’a Mk. II.

W tej sytuacji firma zdecydowała o podjęciu działań, których celem było rozwinięcie konstrukcji. Pierwszym krokiem było opracowanie całkowicie nowego projektu, co doprowadziło do powstania nowej maszyny noszącej oznaczenie P-63 Kingcobra. Drugim sposobem rozwiązania problemów było przeprowadzenie głębokiej modernizacji istniejącego samolotu – skupiono się zwłaszcza na jednostce napędowej, która teraz otrzymała turbosprężarkę.

Prace prowadzone przez wytwórnie doprowadziły do powstania nowej wersji XP-39E. Ze względu na niewielką poprawę parametrów zbudowano tylko trzy egzemplarze. Konstruktorzy z Bell’a nie poddawali się, i po długich wysiłkach stworzyli wersję P-39F, która była pierwszą w miarę udaną Airacobrą. W sumie zbudowano 227 samolotów tego typu, z czego 27 samolotów przebudowano na wersje rozpoznania fotograficznego.

Najliczniejszymi i najbardziej udanymi odmianami były wersje P-39N i P-39Q. Samoloty w obu tych wersjach były masowo wykorzystywane na różnych frontach II Wojny Światowej, w tym także na wschodzie. Jednym z najbardziej znanych pilotów którzy korzystali z P-39 był słynny radziecki as myśliwski Nikołaj Pokryszkin.

Dowódca „ludowego” lotnictwa polskiego gen. Fiedor Połynin nigdy nie odniósł aż takich sukcesów jak jego słynny rodak. Połynin, w polskiej służbie występujący czasem pod spolonizowaną formą swojego imienia <sup>192</sup>, Teodor, po raz pierwszy pojawił się na ziemi polskiej w swoim samolocie, na lotnisku Giza koło Zamościa w listopadzie 1944 r. Maszyna należała do wersji Q-20 <sup>193</sup>, była to piąta

---

<sup>192</sup> Była to częsta praktyka wśród kadry Armii Czerwonej oddelegowywanej czasowo do służby w Wojsku Polskim. Niektórym oficerom niejako na siłę „narzucano” przyznawanie się do polskiego pochodzenia. Z drugiej strony wielu przedstawicieli mniejszości polskiej w ZSRR, którzy trafili do „ludowego” Wojska Polskiego było w po zakończeniu wojny zmuszanych do wyjazdu do ZSRR. Praktyka ta dotyczyła także lotników.

<sup>193</sup> A. Morgała, *Polskie Airacoby*, „Lotnictwo Aviation International” nr. 5/91, s. 45.

produkowana masowo odmiana samolotu – charakteryzowała się min., usunięciem podskrzydłowych karabinów maszynowych z maszyn przewidzianych dla ZSRR <sup>194</sup>.

Formalnie samolot został wpisany na wyposażenie 2 Samodzielnej Eskadry Sztabowej obsługującej Sztab Dowództwa WP, stacjonującej kolejno na lotniskach w Gizie, Mokrym, Parzniewie k. Pruszkowa, a potem na lotniskach polowych za frontem. Po wojnie jednostka trafiła na lotnisko Mokotów – Forty i Okęcie. Przybycie generalskiej Airacobry na lotnisko frontowe zawsze towarzyszyło spore poruszenie. Jak wspominał jeden z polskich pilotów pułku „Warszawa”:

*21 grudnia pełnimy z Kalinowskim dyżur w kluczu alarmowym. Dzień jest mroźny, ale bezwietrzny. Widzialność bardzo dobra. W kabine stojącego samolotu jest piekielnie zimno, tupię nogami, wiercę się, obserwując niebo, wszyscy marzymy o czerwonej rakiecie. Rakiety nikt nie strzela, ale koło południa nad lotniskiem ukazuje się samolot. Myśliwiec z czerwoną gwiazdą. Okrąża lotnisko i podchodzi do lądowania z południa. Przepisowo. Tak wskazuje wyłożona litera T. Zastanawiam się co to za myśliwiec latający w pojedynkę. Tymczasem samolot kołuje w stronę stanowiska dowodzenia. Zatrzymuje się i wychodzi z niego pilot, który znika w ziemiance. Po chwili wali w naszym kierunku samochód. Zatrzymuje się tuż przed samolotami, a z wozu wyskakuje Stasio Lisiecki.*

*- Koledzy! – woła. – Uważajcie, przyleciał na inspekcję dowódca lotnictwa, generał Połynin.*

*Generał samolotem myśliwski. Fasoniarz! - pomyślałem <sup>195</sup>.*

Samolot wykorzystywany przez Połynina miał czerwony, lub według innej wersji żółty ster kierunku. Pozostałe powierzchnie były pomalowane na standardowe kolory używane w US Air Force - spód w kolorze Neutral Grey (ANA43), a górne powierzchnie kadłuba, skrzydeł i stateczników w kolorze Olive Drab <sup>196</sup>. Oprócz kolorowego steru kierunku kolejnym elementem wyróżniającym generalską maszynę, był duży numer „01” namalowany na sterze kierunku. Po zakończeniu wojny i odesłaniu gen. Połynina do ZSRR samolot pozostał w Polsce, niestety nie przetrwał do naszych czasów. Samolot oddano do Technicznej Szkoły Lotniczej w Boernerowie

---

<sup>194</sup> J. Tomalik, op. cit., s. 37.

<sup>195</sup> E. Chromy, *Szachownice nad Berlinem*, Warszawa 1969, s. 175.

<sup>196</sup> A. Morgała, *Polskie Airacobry...*, s. 45.

gdzie stał się piękny myśliwiec padł ofiarą kanibalizacji sprzętu dokonywanej przez potrzebujących części mechaników<sup>197</sup>.

Na wyposażeniu polskiego lotnictwa znalazły się jeszcze dwie maszyny tego typu, nie zostały jednak wykorzystane do wykonywania lotów. Wspomniane P-39 były w różnym stanie technicznym i trafiły na wyposażenie różnych jednostek szkolnych, gdzie pełniły rolę pomocy dydaktycznych dla personelu technicznego.

## *Samoloty szturmowe*

### *Samolot szturmowy Iljuzyn Il-2*

Do koncepcji budowy lekkiego samolotu bombowego, wykorzystywanego na pierwszej linii frontu, w celu wsparcia własnych wojsk naziemnych, powrócono pod koniec dwudziestolecia międzywojennego. Początkowo część państw, w tym również ZSRR, starało się stworzyć lekki bombowiec, który spełniałby zadania maszyny szturmowej i bombowej. Rozwiązanie to nie przyniosło jednak oczekiwanych rezultatów. W związku z tym, w ZSRR już w latach 30., przystąpiono do budowy samolotu R-5, który choć miał pełnić głównie funkcje rozpoznawcze to jednak był przystosowany do zabierania niewielkiej ilości bomb.

Maszyna nie do końca spełniła pokładane w niej nadzieje, i jeszcze przed wybuchem wojny z Niemcami została przesunięta do drugiej linii i szkolnictwa. Tymczasem w ZSRR rozpoczęto prace nad budową nowego samolotu szturmowego. Opracowaniem projektu zajął się Siergiej Władimirowicz Iljuszyn, były pilot, od 1915 r. inżynier zajmujący się naprawami samolotów. Od 1931 r., Iljuszyn stał na czele jednego z radzieckich biur konstrukcyjnych odpowiadającego za projektowanie bombowców, szturmowców i samolotów pasażerskich. Podczas II Wojny Światowej jego samolot Il-4 był podstawowym bombowcem radzieckiego lotnictwa dalekiego zasięgu, a także samolotem torpedowym radzieckiego lotnictwa.

W 1939 r. Iljuszyn rozpoczął prace nad nowym samolotem szturmowym. Maszyna miała charakteryzować się silnym opancerzeniem, które pozwoliłoby na przetrwanie ostrzału z ziemi.

---

<sup>197</sup> Koncepcja ta, wielokrotnie przywoływana w literaturze budzi jednak pewne wątpliwości – do jakiego



Prace nad nowym samolotem otrzymały „błogosławieństwo” Józefa Stalina, który był zainteresowany wprowadzeniem do radzieckich sił powietrznych nowego typu samolotu zdolnego do niszczenia nieprzyjacielskich oddziałów zmotoryzowanych i pancernych. Władze państwowe wydały zgodę na budowę samolotu 5 maja 1938 r., wówczas też prototyp otrzymał oznaczenie CKB-55<sup>198</sup>. Maszyna była pod wieloma względami „rewolucyjna” – gdyż pancierz samolotu stanowił integralną część konstrukcji maszyny<sup>199</sup>. Jednostką napędową samolotu był silnik AM-38, stosowany min., w samolotach myśliwskich Mig-3.

Silnik AM-38 był nad wyraz ciekawą konstrukcją, stanowiącą rozwinięcie innego silnika opracowanego przez zespół inż. Aleksandra Aleksandrowicza Mikulina, noszącego oznaczenie AM-35. AM-35 stanowił podstawowy napęd samolotów Mig-3, a także ciężkich bombowców Pe-8. Silnik Mikulina został stworzony z myślą o lotach na dużych wysokościach, niestety, podczas wojny okazało się, że ani Mig-3, ani ciężki bombowiec Pe-8, nie są produkowane w odpowiednio dużej ilości, w związku z czym powstało nieco ponad 4 tysiące silników AM-35. Zdając sobie sprawę ze słabości silnika AM-35 na mniejszych wysokościach, Mikulin rozpoczął prace nad nowym silnikiem, który spisywałby się lepiej na niższych pułapach. W ten sposób powstał silnik AM-38. Silnik ważył 880 kg i był chłodzony cieczą. Duża moc dostarczana przez silnik sprawiła, że w pewnym momencie wojny opracowano jego wysokoprężną wersję, przeznaczoną do montażu w czołgach średnich T-34.

Początkowo Iljuszyn, który zdaniem niektórych autorów nie brał udziału w pracach nad stworzeniem nowego szturmowca, zakładał, że jego samolot będzie gotowy do rozpoczęcia lotów próbnych w listopadzie 1938 r. Niestety, okazało się, że plany te należy dość poważnie zweryfikować, a prototyp był gotów do lotu dopiero rok później. Pierwszy lot prototypu miał miejsce w 2 października 1939 r. Za sterami maszyny usiadł znany pilot oblatywacz Władimir Konstantinowicz Kokkinaki. Podczas prób stwierdzono, że konieczne jest zastosowanie mocniejszego silnika (pierwszy prototyp korzystał z AM-35), a także wprowadzenie całego szeregu

---

<sup>198</sup> R. Michulec, *Monografie lotnicze. Il-2, Il-10*, Gdańsk 1995, s. 6.

<sup>199</sup> A. Morgała, *Polskie*

*samoloty...*, s. 590. <sup>90</sup> A. Morgała,

*Polskie samoloty...*, s. 590.

mniejszych lub większych poprawek, które obejmowały: wymianę uzbrojenia na mocniejsze, wzmocnienie pancerza w niektórych fragmentach konstrukcji, zwiększenie zasięgu i poprawię stateczności podłużnej maszyny<sup>90</sup>.

W tym celu pracownicy biura konstrukcyjnego Iljuszyna zdecydowali się min., na usunięcie umieszczonego za kabiną pilota stanowiska tylnego strzelca, zastosowali również 12 mm opancerzenie, które zastąpiło używane wcześniej 7 mm płyty pancerne. Uzbrojenie zmieniło się z 4 karabinów maszynowych SzKAS kal. 7,62 mm na 2 działka SzWAK kal. 20 mm i 2 karabiny maszynowe, dodatkowo na skrzydłach samolotu założono szyny pozwalające na odpalanie niekierowanych pocisków raketowych RS-82 kal. 82 mm. Z czasem na wyposażenie samolotów Il-2, których produkcja seryjna rozpoczęła się w marcu 1941 r., weszło znacznie potężniejsze uzbrojenie, jakim było działko automatyczne kal. 23 mm WJa-23. Samolot mógł także przenosić bomby o łącznej masie od 400 do 600 kg.

Do rozpoczęcia agresji niemieckiej na ZSRR w jednostkach liniowych znalazło się 249 samolotów tego typu<sup>200</sup>. Nowe szturmowce zostały bardzo ciepło przyjęte w jednostkach lotniczych, gdyż w porównaniu z używanymi do tej pory samolotami stanowiły prawdziwy skok jakościowy. Dodatkowo charakteryzowały się niezwykle wytrzymałym opancerzeniem (jedeny wyjątek stanowiła wystająca poza obrys silnika chłodnica oleju), co znacznie poprawiało nastrój pilotom szturmowców. Początkowo samoloty Il-2 były maszynami jednoosobowymi, jednakże w trakcie walk na froncie wschodnim dowództwo radzieckie podjęło decyzję o wprowadzeniu usuniętego początkowo stanowiska tylnego strzelca. Była to decyzja dość kontrowersyjna, gdyż piloci radzieccy zdołali już opanować metody unikania ataku z tyłu podczas lotu w parze, stosując w tym celu manewr „nożyce”, którego ciekawy opis przedstawił na kartach swoich wspomnień jeden z pilotów „Szturmownika”:

- *Prowadzący i skrzydłowy przechylają się z lewej na prawą i albo przybliżają się, albo oddalają od siebie. Co jakiś czas ich kursy przecinają się – pokazał miejsce w środku ósemki. – Manewr ten służy obronie przeciwko myśliwcom. Nie są wtedy w stanie podejść nas na tyle, żeby przeprowadzić atak. My natomiast możemy otworzyć do nich ogień, jeśli znajdują się przed nami.*

---

<sup>200</sup> Ibidem, s. 591.

*Słuchałem Zuba i myślałem sobie: „Mówi mi, jakbyśmy mieli wykonać lot bojowy. Nie będzie czasu na żadne myślenie o ósemkach, gdy będziemy lecieć tymi przetrąconymi maszynami!”*

*Najpierw prowadzący leciał przede mną na wysokości około stu metrów. Upewniwszy się, że jestem po jego prawej stronie, rozkazał mi nagle, żeby zmienić szyk. Jak tylko przeszedłem na drugą stronę, poleciał mi wrócić w poprzednie położenie. Przez dłuższy czas robiłem to, co mi kazał, a potem jego samolot zaczął przechylać się z lewej na prawą. To był właśnie manewr nożyc. Lecieliśmy tak przez pięćdziesiąt minut, aż dotarliśmy do Morozowskaja.*

*Wyszedłem z kokpitu zlany potem. Zub otarł twarz i wyjął papierosa:*

- *Opanowaliście już ten manewr – uśmiechnął się z wyraźnym zadowoleniem* <sup>201</sup>.

Pomimo tego, do nowszych wersji samolotu Ił-2 wprowadzono kabinę strzelca pokładowego, którego uzbrojenie stanowił karabin maszynowy UBT, kal. 12,7 mm, zamontowany na ruchomym stanowisku strzeleckim. Zmiany wprowadzone do jednomiejscowego Iła-2 w 1942 r. zaowocowały powstaniem samolotu Ił-2m3, który w niezmienionej formie przetrwał w jednostkach liniowych aż do końca wojny, kiedy zaczęto go zastępować udoskonalonym szturmowcem Ił-10.

Pierwszą jednostką „ludowego” lotnictwa polskiego, która korzystała z maszyn tego typu był radziecki 611 Pułk Lotnictwa Szturmowego, przemianowany następnie na 3 Pułk Lotnictwa Szturmowego. Początkowo personel jednostki składał się w całości z Rosjan, jednakże z czasem do pułku zaczęli napływać polscy strzelcy samolotowi. Jednostka po raz pierwszy wzięła udział w walkach w rejonie Warki i Warszawy latem i jesienią 1944 r. Następnie wykonywała działania bojowe aż do końca wojny. Wkrótce do 3 Pułku, dołączyły inne jednostki wyposażone w samoloty Ił-2. Ze „szturmowników” w trakcie wojny korzystały 3 PLSz, 6 PLSz, 7 PLSz, 14 Samodzielny Pułk Lotniczy Rozpoznania i Korygowania Ognia Artylerii <sup>202</sup>, 15 Zapasowy Pułk Lotniczy <sup>203</sup>. Po wojnie samoloty Ił-2 znalazły się na wyposażeniu znacznie

---

<sup>201</sup> W. B. Jemieljanienko, *Czerwona gwiazda przeciw swastyce*, Warszawa 2007, s. 64.

<sup>202</sup> I. Koliński, *Regularne jednostki ludowego Wojska Polskiego (lotnictwo). Formowanie, działania bojowe, organizacja i uzbrojenie, metryki jednostek lotniczych. Krótki informator historyczny o Wojsku Polskim w latach II wojny światowej*. Cz. 9, Warszawa 1978, s. 265.

<sup>203</sup> *Ibidem*, s. 266 – 267.

większej liczby jednostek wojskowych – min., Samodzielnej Eskadry Lotniczej Marynarki Wojennej, która dysponowała jednym Iłem, noszącym numer fabryczny 309211. Oprócz wariantu bojowego w „ludowym” lotnictwie polskim używano także wersji szkolnej noszącej oznaczenie UII-2.

Koniec wojny nie oznaczał końca wykorzystania bojowego samolotów tego typu. W Polsce kilka Iłów zostało skierowanych do działań bojowych min., podczas Akcji „Wisła”, w trakcie której miały za zadanie wspierać oddziały naziemne. Niestety ich przydatność do zwalczania bunkrów i stanowisk ogniowych wykorzystywanych przez partyzantów z UPA była dość ograniczona. W trudnym bieszczadzkiem terenie znacznie lepiej radziły sobie lekkie bombowce Po-2, które rozwijały mniejszą prędkość operacyjną co umożliwiało im prowadzenie bardziej precyzyjnych ataków.

Niestety, liczba samolotów Ił-2, które podczas wojny, i w pierwszych latach powojennych przewinęły się przez polskie lotnictwo wojskowe pozostaje nieznana. Trudno również spekulować na temat wysokości strat poniesionych przez 3 PLSz. Wiadomo, że żaden „szturmownik” eskortowany przez pilotów pułku „Warszawa” nie został zestrzelony przez nieprzyjacielski samolot myśliwski. Z drugiej strony na podstawie wspomnień jednego z pilotów pułku „Warszawa” można stwierdzić, że samoloty tego typu były często tracone w wyniku ostrzału prowadzonego przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą.

### *Samoloty zdobyczne*

W styczniu 1945 r. Armia Czerwona i wspierające ją „ludowe” Wojsko Polskie dotarło do Bydgoszczy. Działająca na terenie miasta konspiracyjna komórka Armii Krajowej, kierowana przez wrześniowego pilota z Brygady Pościgowej, Benedyktka Dąbrowskiego przystąpiła wówczas do opanowania bydgoskiego lotniska, na którym w ręce wkraczających oddziałów polskich i sowieckich wpadła znaczna ilość samolotów niemieckich.

Większość przejętych wówczas maszyn stanowiły lekkie samoloty łącznikowe i szkolne. Niestety, na podstawie dostępnych materiałów nie sposób ustalić, ile samolotów zostało wówczas zdobytych, ile maszyn poddano remontom i naprawom, a także jak wiele zdobytych wówczas samolotów znalazło się na wyposażeniu „ludowego”

lotnictwa polskiego. Według opracowania Andrzeja Morgały jednostki Armii Czerwonej i WP zdobyły na ziemiach polskich znaczne ilości porzuconego lub uszkodzonego sprzętu lotniczego, w tym samoloty należące do najbardziej popularnych maszyn bojowych używanych przez Luftwaffe (Bf 109, Fw 190, Bf 110, Ju 87, Ju 188, He 111), a także mniej rozpowszechnione samoloty sportowe, treningowe i szkolne (Arado Ar 66, Arado Ar 79, Arado Ar 196A, Heinkel He 115, Junkers A 50, Möller Sürmer, Junkers W34, Me 323 Gigant, Caudron C-445 Goeland, Bücker Bü 141 Jungman, Bücker Bü 181 Bestman, Focke Wulf Fw 44 Stieglitz, Heinkel He 72 Kadett, Klemm Kl 35D, Fieseler Fi 156 Storch, Focke Wulf Fw 58 Weihe i Messerschmitt Bf 108 Taifun)<sup>204</sup>.

Oprócz tego po wojnie Polskie Linie Lotnicze „Lot” zakupiły we Francji 6 samolotów transportowych Siebiel Si 204. Z maszyn tych korzystano do 1948 r., kiedy to przekazano je do lotnictwa wojskowego, gdzie były wykorzystywane w celach kartograficznych.

Trudno powiedzieć coś więcej o wykorzystaniu zdobycznego sprzętu przez „ludowe” lotnictwo. Wiadomo, że w jednej ze szkół lotniczych w Polsce wykorzystywano uszkodzony samolot myśliwski Fw 190, na którym trenowano zapuszczanie silnika. „Foka” miała spuszczone powietrze z kół, ale poza tym była sprawa. Samolot miał namalowane szachownice i znajdował się na lotnisku w Mirosławcu<sup>205</sup>.

W 1945 r., na wyposażeniu 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej znajdowały się co najmniej dwa samoloty zdobyczne. Wiadomo, że jeden ze zdobytych 24 stycznia 1945 r. w Bydgoszczy samolotów Fi 156 Storch został po wyremontowaniu, w lutym 1945 r. przekazany dowództwu 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej<sup>206</sup>. Możliwe, że drugim samolotem przydzielonym do polskiej dywizji był Fw 58 Weihe. Niewykluczone, że w sztabie dywizji wykorzystywano Bf 108 Taifun. Ponieważ jednak brak jest ostatecznego potwierdzenia odnośnie tego jakie samoloty znajdowały się na wyposażeniu sztabu 4 MDL, warto przyjrzeć się bliżej wszystkim trzem typom, które mogły zostać przejęte przez polską dywizję w lutym 1945 r.

---

<sup>204</sup> A. Morgała, *Polskie samoloty...*, s. 717 – 718.

<sup>205</sup> Ibidem, s. 718.

<sup>206</sup> Ibidem, s. 720.

### ***Samolot łącznikowy Fiesler Fi 156 Storch***

Fi 156 Storch był samolotem łącznikowym krótkiego startu i lądowania, zbudowanym w układzie górnopłatu. Pierwsze loty Storchą miała miejsce w 1936 r. W trakcie wojny samolot był wykorzystywany w wielu różnych wersjach i wariantach, min. jako samolot przeciwpartyzancki, obserwacyjny, łącznikowy, sanitarny i ratowniczy. Luftwaffe używała Storchów jako latających taksówek dla wyższych oficerów od śniegów Arktyki, po piaski Afryki. Jedną z najważniejszych akcji podczas których wykorzystano samolot tego typu była akcja odbicia włoskiego dyktatora Benito Mussoliniego, przeprowadzona przez słynnego niemieckiego komandosa Otto von Skorzenego.

Samoloty Fi 156 Storch pozostawały na wyposażeniu niemieckiego lotnictwa aż do końca wojny. Był także jednym z ostatnich samolotów nieprzyjacielskich zestrzelonych przez pilotów „ludowego” lotnictwa polskiego w ostatnich dniach wojny. Pierwszym samolotem zdobytym przez Polaków był nieznanymi Storch przejęty przez żołnierzy Armii Krajowej z Bydgoszczy podczas zajmowania bydgoskiego lotniska. W kolejnych dniach samoloty znajdujące się na terenie lotniska zostały przejęte przez oddziały Armii Czerwonej i „ludowego” lotnictwa polskiego.

Podczas krótkiego postoju jednostek 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej w Bydgoszczy mechaniczy z 1 PLM „Warszawa”, 2 PNB „Kraków” oraz 3 PLSz wyremontowali kilka samolotów znajdujących się na lotnisku. Wiadomo na pewno, że jeden z nich znalazł się na wyposażeniu sztabu dywizji. Niestety, nie wiadomo jakie numery nosił płatowiec i silnik<sup>207</sup>, nieznane pozostają również dalsze losy maszyny. Wydaje się, że aż do końca wojny samolot był wykorzystywany jako maszyna dyspozycyjna przez sztab dywizji.

Po wojnie na wyposażenie polskiego lotnictwa weszły kolejne samoloty – kilka płatowców wymagających niewielkich napraw zostało znalezionych na Wybrzeżu, gdzie Strochy posłużyły personelowi klucza łącznikowego Marynarki Wojennej. Znaleźiska dokonał por. obs. Eustachy Szczepaniuk, który odkrył 4 porzucone na Helu samoloty. W wyniku remontu udało się stworzyć dwie sprawne maszyny. Samoloty tego typu odnajdowano w różnym stanie jeszcze kilka lat po wojnie. Niestety, na terenie Polski nie zachował się żaden egzemplarz. W lotnictwie polskim

---

<sup>207</sup> Idem, *Polskie STORCHy*, „Lotnictwo z Szachownią”, nr. 19 (3/2006), s. 30 – 31. <sup>99</sup> Ibidem, s. 34.

wykorzystywano około 12 maszyn<sup>99</sup>. Część z nich w drugiej połowie lat 40., zostało przekazanych greckiej partyzantce komunistycznej. Ostatnie polskie „Storchy” zostały zlikwidowane w latach 1961 – 1963.

### ***Samolot wielozadaniowy Focke-Wulf Fw 58 Weihe***

Oprócz „Storchów” na wyposażeniu polskiego lotnictwa wojskowego znalazła się także pewna ilość samolotów Fw 58 Weihe. Jest bardzo prawdopodobne, że co najmniej jeden samolot tego typu znajdował się na wyposażeniu sztabu 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej w okresie od lutego do maja 1945 r. Samoloty Weihe były wykorzystywane w lotnictwie niemieckim do celów szkoleniowych, transportowych i łącznikowych. Maszyn Fw 58 używano również do przewożenia rannych, na potrzeby sztabów jednostek wojskowych (jako samolot pasażerski i kurierski).

Samolot wymagał dwuosobowej załogi. Oprócz dwóch pilotów na pokład wchodziło jeszcze sześciu pasażerów, którzy mieli do dyspozycji dość dużą kabinę pasażerską. Maszyna rozwijała prędkość maksymalną 255 km/h. W niektórych wersjach (np. C) Weihe rozpędzał się do 275 km/h. Samolot dysponował niezbyt dużym zasięgiem wynoszącym ok. 700 km. Maksymalny pułap Fw 58 wynosił 5500 metrów.

Weihe był całkowicie metalowym dolnopłatem z chowanym podwoziem. W pewnym momencie Luftwaffe rozważała wykorzystanie samolotów tego typu do zadań bombowych. Ze względu na niewielki udźwig bomb Niemcy zaprzestali prac nad tą wersją. Opracowano również wersję z pływakami przeznaczoną dla lotnictwa morskiego. Samolot był napędzany dwoma silnikami Argus AS-10C o mocy 240 KM każdy<sup>208</sup>. Ogółem wyprodukowano 1350 samolotów tego typu – maszyny były używane, poza Niemcami, w Rumunii, na Węgrzech, w Bułgarii, Chorwacji, Turcji, Holandii, Szwecji, Czechosłowacji, ZSRR i Polsce. Produkcję seryjną 25 samolotów tego typu podjęto w Brazylii<sup>209</sup>. W ZSRR zdobytych samolotów tego typu używano jako samolotów rolniczych.

Niestety nie wiadomo ile samolotów Fw 58 Weihe znalazło się na wyposażeniu polskiego lotnictwa wojskowego. Wiadomo, że co najmniej jeden samolot tego typu znalazł się na wyposażeniu 9

---

<sup>208</sup> Idem, *Polskie samoloty...*, s. 728.

<sup>209</sup> B. Ketley, *Luftwaffe Fledglings 1935 – 1945*, Aldershot 1996, s. 68.

Samodzielnej Eskadry Łącznikowej działającej z lotniska Warszawa – Bielany. Maszyna wykonywała loty na korzyść Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i była wykorzystywana min., do zwalczania formacji polskiego podziemia niepodległościowego. Samolot znajdował się na wyposażeniu 9 SEŁ do 1954 r., gdy przekazano go do lotnictwa sanitarnego; gdzie z maszyny korzystano aż do 1959 r.<sup>210</sup>

Samoloty Fw 58 Weihe w wersji wojskowej były wyposażone w 3 karabiny maszynowe MG 15. Możliwe, że w polskim i radzieckim lotnictwie wojskowym ich wyposażenie stanowiła radziecka broń strzelecka (karabiny maszynowe UBT, kal. 12,7 mm), niestety ze względu na brak dokumentacji trudno powiedzieć coś więcej na ten temat.

### ***Samolot wielozadaniowy Bf 108 Taifun***

Podczas działań wojennych prowadzonych na terenie Polski w ręce oddziałów polskich i radzieckich wpadła także znaczna ilość samolotów wielozadaniowych Bf 108 Taifun. Były to niezwykle udane samoloty sportowe, w niemieckiej Luftwaffe wykorzystywane min., w charakterze maszyny pasażerskiej i kurierskiej. Samolot posiadał czteroosobową, wygodną kabinę pasażerską i rozwijał duże prędkości maksymalne. Podczas wojny Bf 108 Taifun był często używany przez sztaby jednostek Luftwaffe jako maszyna dyspozycyjna.

Nazwa wzięła się od prywatnego samolotu Bf 108 należącego do niemieckiej pilotki Elly Beinhorn. Z czasem nazwa „Taifun” została zastosowana do wszystkich maszyn tego typu<sup>211</sup>.

Wiadomo o co najmniej dwóch samolotach, które po wojnie znajdowały się na wyposażeniu „ludowego” lotnictwa polskiego. Były to maszyny noszące numery fabryczne 2278 i 5226. Wydaje się mało prawdopodobne by wykorzystano je podczas wojny w sztabie polskiej dywizji lotniczej. Oba samoloty zostały wyremontowane w wyniku likwidacji dwóch innych samolotów, które były w bardzo złym stanie technicznym i nie nadawały się już do remontu. Samoloty wyremontowano w Mielcu, a następnie przekazano Zarządowi Głównemu Ligi Lotniczej, który w kolejnych latach przekazał je do 9 Samodzielnej Eskadry Łącznikowej działającej na korzyść KBW.

---

<sup>210</sup> T. Królikiewicz, *Polski samolot i barwa*, Warszawa 1990, s. 179-180.

<sup>211</sup> J. R. Smith, *Messerschmitt: An Aircraft Album*, Londyn 1971, s. 36 – 37.



Eskadra wykorzystywała samoloty tego typu aż do początku lat 50. Niestety odtworzenie dalszych losów obu maszyn jest bardzo problematyczne. Według niektórych źródeł samoloty Bf 108 Taifun zostały wycofane z użytku w polskim lotnictwie wojskowym i cywilnym na początku lat 60.

## *Uzbrojenie strzeleckie*

### *Działko NS-37*

Działko lotnicze NS-37 zostało opracowane przez dwóch radzieckich inżynierów – Borysa Gawriłowicza Szpitalnego oraz Aleksandra Emmaniułowicza Nudelmana. Broń powstała w związku z faktem, iż opracowane wcześniej działko Sz-37, konstrukcji Szpitalnego okazało się niezbyt udane. W związku z tym w kwietniu 1941 r. przystąpiono do prac nad nowym działkiem lotniczym. Prace zostały zakończone w 1942 r., kiedy to działko skierowano do produkcji masowej. Wcześniej przeprowadzono testy na froncie. Uzbrojenie zamontowano na samolocie LaGG-3 działającym na froncie w rejonie Kalinińska <sup>212</sup>. Ogółem wyprodukowano 6833 działka tego typu. Według innych źródeł produkcja nieznacznie przekroczyła 8 tysięcy egzemplarzy. Niestety, broń była bardzo niecelna, w związku z czym pilotów szkolono w oddawaniu krótkich serii złożonych maksymalnie z 3 pocisków. Praktycznie nie nadawała się do zwalczania czołgów i nieprzyjacielskich bombowców. Ze względu na duży odrzut „w celu” siedział tylko pierwszy strzał, pozostałe pociski rozchodziły się w różnych kierunkach.

Niewielka ilość działek tego typu znalazła się na wyposażeniu „ludowego” lotnictwa polskiego wraz z samolotami Jak-9 T, których używano min., w 1 PLM „Warszawa”. W działka NS-37 były także czasami wyposażane samoloty szturmowe Il-2. Masa działka wynosił ok. 160 kg, nieco lżejsza była wersja montowana pod skrzydłami szturmowców Il-2, większą masą charakteryzowały się działka tego typu montowane na samolotach Jak-9T. Na uwagę zasługiwała z kolei duża prędkość początkowa pocisku, która wynosiła 900 m/s.

---

<sup>212</sup> NS-37. An aviation cannon of system Nudelman-Suranov 37-mm, [dostęp 22 III 2019]  
<http://www.airpages.ru/eng/ru/ns37.shtml>.

### ***Działko WJa-23***

Kolejnym niezbyt udanym działkiem lotniczym wykorzystywanym w „ludowym” lotnictwie polskim i radzieckich siłach powietrznych, było montowane w samolotach Ił-2m3 działko WJa-23. Działko zostało opracowane w 1940 r., ale pierwszy prototyp powstał dopiero po niemieckiej agresji na ZSRR. Testy przeprowadzono na zdobyczym samolocie myśliwskim Bf 110, ale docelowo uzbrojenie to było montowane głównie na samolotach Ił-2. Zdarzały się nieliczne przypadki, gdy WJa-23 montowano także na samolotach myśliwskich LaGG-3 i Jak-9, ale duża siła odrzutu skutecznie utrudniała prowadzenie ostrzału z tej broni. Łączna produkcja działek WJa-23 wyniosła 64655 sztuk. Najwięcej działek wyprodukowano w 1944 r., gdy z zakładów zbrojeniowych na terenie ZSRR „wypuszczono” 22820 sztuk. W następnym 1945 r. produkcja osiągnęła tylko 873 sztuki, w kolejnych dwóch latach produkcja wyniosła 2002 sztuki. W 1947 r. zaprzestano produkcji działek tego typu – w tym samym roku z zakładów zbrojeniowych w ZSRR „wyszło” 1247 działek tego typu <sup>213</sup>.

Broń była przeładowywana energią gazów prochowych. Zasilanie odbywało się za pomocą taśmy amunicyjnej, co gwarantowało dużą szybkostrzelność w porównaniu do innych konstrukcji podobnego kalibru. Niestety, w wyniku dużego odrzutu i niedokładnego wykonania, wynikającego głównie z trudnych wojennych warunków, działko często zacinało się. Zacięć, ze względu na budowę uzbrojenia nie można było usunąć w powietrzu, co wymuszało na pilotach stosowanie krótkich serii. Szybkostrzelność wynosiła od 550 do 650 strzałów na minutę – waga działka wynosiła 66 kg, długość 2145 mm, z czego większość przypadła na lufę. Szerokość zamontowanego w skrzydle działka wynosiła 162 mm, a wysokość 212 mm <sup>214</sup>.

Wszystkie pociski używane w WJa-23 ważyły 200 gr, dwa razy więcej niż w 20 mm działkach SzWAK powszechnie montowanych na radzieckich samolotach myśliwskich z okresu II Wojny Światowej.

Pomimo pierwotnych założeń, przewidujących, że broń będzie skuteczna przeciwko niemieckim czołgom, okazało się, że pancerni nieprzyjacielskich pojazdów pancernych może być przeбитo tylko w

---

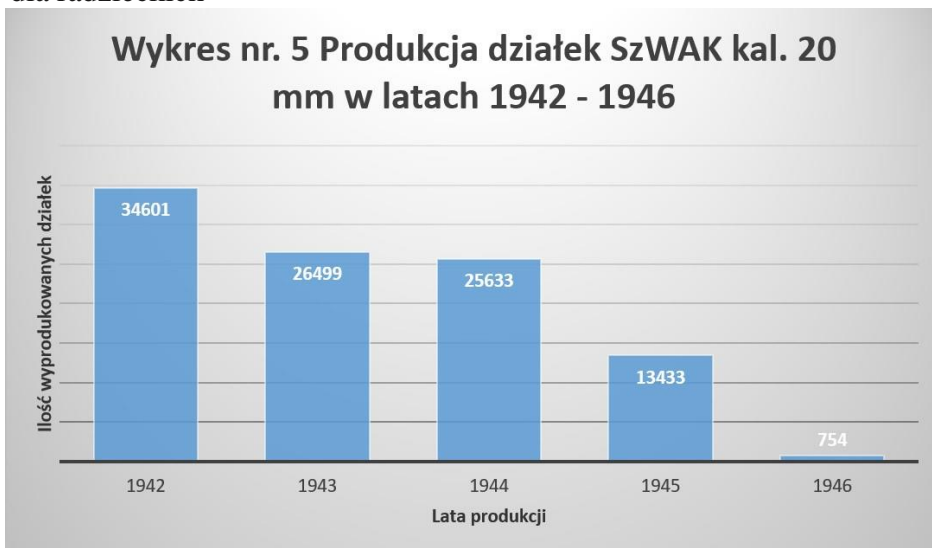
<sup>213</sup> A.B. Szirokograd, *История авиационного вооружения*, Харвест 2001, s. 115.

<sup>214</sup> VYa-23. An aviation cannon of system Volkov-Yartcev 23-mm, [dostęp 22 III 2019] <http://www.airpages.ru/eng/ru/vya23.shtml>.

kilku miejscach, i to na dystansie nie większym niż 400 metrów. Skuteczny atak na nieprzyjacielskie czołgi wymagał więc przeprowadzenia rozpoczęcia nurkowania na wysokości 400 metrów, co było bardzo ryzykowne, zwłaszcza na samolotach szturmowych Ił2. Po zakończeniu wojny WJa-23 były używane jeszcze przez pewien czas jako wyposażenie szturmowca Ił-10.

### ***Działko SzWAK kal. 20 mm***

Najbardziej rozpowszechnionym działkiem lotniczym używanym w radzieckim lotnictwie wojskowym było działko SzWAK kal. 20 mm. Zainteresowanie nowym działkiem lotniczym wzrosło po wprowadzeniu na uzbrojenie lotnictwa radzieckiego karabinu maszynowego SzKAS. Na jego podstawie dwaj konstruktorzy Szpitalny i Władymirów przystąpili do prac nad nowym uzbrojeniem dla radzieckich



samolotów myśliwskich i bombowych. W grudniu 1934 r. rozpoczęto testy nowego wielokalibrowego karabinu maszynowego SzWAK 12,7 mm. Nowa broń trafiła do produkcji seryjnej w 1935 r. Ogółem wyprodukowano około 120 egzemplarzy nowej broni. Ograniczenie produkcji masowej było związane z dużym stopniem komplikacji uzbrojenia. Władze sowieckie uznały, że jej wykorzystanie nie będzie miało większego sensu, tym bardziej, że proces produkcyjny karabinu był bardzo skomplikowany, a co gorsza

przy niektórych zacięciach broni nie można było rozebrać uzbrojenia w celu usunięcia usterki.

W tej sytuacji zapadła decyzja o rozpoczęciu nowego projektu opartego na SzWAK 12,7 mm. Działania podjęte przez kilku radzieckich inżynierów (Gnatenkę, Iwanowa, Michaniewa, Popowa i Goliszewa) pozwoliły na przebudowanie karabinu maszynowego SzWAK 12,7 mm na działko o kalibrze 20 mm. Zmiany dotyczyły głównie długości lufy i konstrukcji broni. Zasilanie odbywało się z taśmy amunicyjnej, zaś przeładowanie było wywoływane energią gazów prochowych lub mechanicznie. Podczas testów przeprowadzonych w ZSRR, min., na samolotach I-16, okazało się, że broń dobrze spisuje się w powietrzu i nie wpływa negatywnie na możliwości samolotu.

Produkcja seryjna rozpoczęła się w 1936 r. Działko produkowano w trzech wersjach przewidzianych do montażu w różnych częściach samolotu – w skrzydłach, wieżyczkach strzeleckich i piąście śmigła. Oprócz tego działka tego typu montowano także w czołgach lekkich T-30 i T-60. Pojazdy uzbrojone w działka SzWAK wzięły udział w walkach pod Moskwą.

Masa działka montowanego w samolotach wynosiła 40 kg, a szybkostrzelność od 700 do 850 strzałów na minutę. W „ludowym” lotnictwie polskim piloci zazwyczaj korzystali głównie z działka, w mniejszym stopniu zaś opierali się na ogniu prowadzonym przez karabiny maszynowe. Wskazują na to dane dotyczące zużycia amunicji <sup>215</sup>, zgodnie z którym w toku działań bojowych (od sierpnia 1944 r., do maja 1945 r.) piloci w pułku „Warszawa” wystrzelili ponad 16 tysięcy pocisków kalibru 20 mm, wobec nieco ponad 6 tysięcy pocisków do karabinów maszynowych.

Ogółem produkcja działek SzWAK kal. 20 mm trwała do 1946 r. Tylko podczas wojny wyprodukowano ponad 100 tysięcy działek tego typu. W ostatnim roku produkcji zakłady zbrojeniowe na terenie ZSRR opuściły 754 egzemplarze tej niezwykle skutecznej broni <sup>216</sup>.

Co ciekawe działka SzWAK montowano praktycznie na każdym samolocie używanym przez radzieckie lotnictwo w okresie II Wojny Światowej. Uzbrojenie tego typu zastępowało min., karabiny

---

<sup>215</sup> P. Rapiński, op. cit., s. 494.

<sup>216</sup> Szirkograd, op. cit., s. 74 – 77; C. Koll, *Soviet Canon – A Comprehensive Study of Soviet Arms and Ammunition in Calibres 12.7 mm to 57 mm*, Koll 2009, s. 117.

maszynowe Browninga montowane w przekazywanych do ZSRR z Wielkiej Brytanii myśliwcach Hawker Hurricane.

### ***Karabin maszynowy UBS, UB, UBT***

Podstawowym wyposażeniem większości radzieckich samolotów wojskowych używanych w okresie II Wojny Światowej były wielokalibrowe karabiny maszynowe UBS, UBK lub UBT. W zasadzie był to jeden i ten sam kaem, dopasowywany do różnych potrzeb. Karabiny maszynowe UBT były przystosowane do montowania ich w wieżyczkach strzeleckich, np., w samolotach szturmowych typu Il-2 i radzieckich bombowcach z okresu II Wojny Światowej. Z kolei karabiny noszące oznaczenia UBK były montowane w skrzydłach samolotów, a wersja UBS była synchronizowana z ruchem śmigieł samolotów i była montowana min., w samolotach myśliwskich Jakowlewa.

Historia karabinu UB (skrót od „uniwersalny Bieriezina”) rozpoczęła się w 1935 r., gdy radziecki konstruktor Michaił Jewgieniewicz Bieriezin skonstruował zsynchronizowany karabin maszynowy kalibru 12,7 mm. Nowa broń nosiła uzbrojenie BS (skrót od „zsynchronizowany Bieriezina”).

Karabin był zasilany z taśmy amunicyjnej, i strzelał pociskami 12.7x108 mm używanymi min., w karabinach maszynowych, używanych przez radziecką piechotę. Masa karabinu maszynowego UB wynosił 21,3 kg a prędkość początkowa pocisku wynosiła 840 – 860 m/s <sup>217</sup>.

### ***Karabin maszynowy SzKAS***

W 1928 r. Armia Czerwona otrzymała nowy ręczny karabin maszynowy opracowany przez inż. Wasilija Alieksiejewicza Diegariowa. Wielki sukces karabinu maszynowego DP wz.28 zasilanego z talerzowego dysku amunicyjnego sprawił, że rozpoczęto prace nad jego wersją przeznaczoną do montażu na samolotach. W ten sposób powstał karabin maszynowy DA (skrót od Diegtariow Awiacijonnyj). Broń pozostawała na wyposażeniu radzieckiego lotnictwa wojskowego do drugiej połowy lat 30.

Kaem DA powstał także w wersji zdwojonej, wprowadzonej na wyposażenie jednostek lotniczych w 1930 r. Broń ta nosiła oznaczenie DA-2 i była montowana min., na samolotach bombowych TB-1 i TB-3. Podstawowym wymaganiem jakie

---

<sup>217</sup> I. Koliński, op. cit., s. 226.

postawiono nowej broni była mniejsza masa, oraz większa szybkostrzelność. Do prac nad stworzeniem nowego uzbrojenia przystąpili inżynierowie Szpitalny i Komarnicki. Pierwszy prototyp powstał w 1930 r., ale prace nad stworzeniem wersji nadającej się do produkcji seryjnej potrwały jeszcze dwa lata. Dopiero wówczas broń trafiła na wyposażenie jednostek Armii Czerwonej.

Nazwa SzKAS była skrótem od Szpitalnego-Komarnickiego Awiacyjnyj Skorostrielnij, czyli Szybkostrzelny Lotniczy Szpitalnego i Komarnickiego. Nieco inaczej do tłumaczenia nazwy podeszli Amerykanie, którzy uznali, że nazwa pochodzi od polskiego konstruktora Gabriela Szakatasza<sup>218</sup>. Karabiny SzKAS produkowano w kilku wersjach przeznaczonych do montażu na tylnych stanowiskach strzeleckich, skrzydłach i kadłubie samolotu. Szybkostrzelność karabinu SzKAS wynosiła 1800 strzałów na minutę, jednakże w 1937 r. konstruktorzy zakończyli pracę nad zmodernizowaną wersją karabinu, której szybkostrzelność wzrosła do 3000 strzałów na minutę. W lotnictwie radzieckim broń była używana co najmniej do lat 50., XX w.

W trakcie wojny koreańskiej Amerykanie zdobyli pewną ilość egzemplarzy SzKAS-ów i poddali je gruntownym testom. Zainteresowanie Amerykanów wzbudził zwłaszcza mechanizm zasilania broni. W pochodzącym z lat 50., raporcie wywiadu pisano min:

*Ciekawym rozwiązaniem było odejście od dotychczasowej tradycyjnej praktyki podawania amunicji do broni tego kalibru. Zasilacz przypominający nieco rowkowane cylindry rewolweru, jest integralną częścią broni, a pociski pozostają w osi przez całą operację*<sup>219</sup>.

Jeden z anglosaskich autorów porównał sposób zasilania karabinu do kołowrotku dla chomika<sup>220</sup>.

W „ludowym” lotnictwie polskim karabiny maszynowe SzKAS były montowane głównie na lekkich bombowcach Po-2, wykorzystywanych również w charakterze samolotów łącznikowych i wielozadaniowych. W momencie utworzenia polskiego lotnictwa wojskowego na terenie ZSRR broń ta powoli wychodziła z użytkowania na rzecz nowocześniejszych karabinów maszynowych

---

<sup>218</sup> G.M. Chinn, *The Machine Gun, Vol. II, Part VII*, US Department of Navy 1952, s. 79.

<sup>219</sup> Ibidem, s. 78.

<sup>220</sup> I.V. Hogg, *The illustrated encyclopaedia of firearms*, New Burlington 1978, s. 279. <sup>113</sup> Szirkograd, op. cit., s. 73.

UB, z tego też względu nie była tak rozpowszechniona, jak w lotnictwie sowieckim. Niepełne dane <sup>113</sup>, pozwalają stwierdzić że produkcja wyniosła co najmniej 150 tysięcy sztuk.

### ***Pozostałe uzbrojenie strzeleckie***

Oprócz uzbrojenia strzeleckiego montowanego na każdym samolocie bojowym należącym do dywizji, jednostka dysponowała także dużymi zapasami broni ręcznej, przeznaczonej dla personelu latającego oraz grup odpowiedzialnych za zabezpieczenie miejsc postoju i mechaników. Niestety, dokładne odtworzenie uzbrojenia poszczególnych żołnierzy dywizji jest niezwykle trudne, jednakże na podstawie wspomnień niektórych pilotów udało się ustalić, że ich podstawowym uzbrojeniem strzeleckim były pistolety TT.

Jeden z polskich lotników opisywał broń w następujący sposób:

*Otrzymujemy pistolety TT. Jest to dość duży pistolet ośmiostrzałowy, z magazynkiem, i ma możliwość wprowadzenia jeszcze jednego pocisku, dziewiątego, do lufy. Oby tylko był celny i dobrze leżał w ręce* <sup>221</sup>.

Pistolet TT został opracowany przez radzieckiego konstruktora Fiodora Tokarewa w 1930 r. Początkowo broń nie cieszyła się sympatią wśród oficerów Armii Czerwonej, którzy doszukiwali się w „tette” wielu wad. W rzeczywistości znaczna część tych nieprzychylnych opinii była nieprawdziwa. Pomimo tego na krótko przed wybuchem wojny rozpisano konkurs na nowy pistolet dla Armii Czerwonej, w którym zwycięstwo odniosła konstrukcja opracowana przez inż. Wojewodina. Niestety agresja niemiecka na ZSRR uniemożliwiła rozpoczęcie produkcji nowej broni.

W trakcie II Wojny Światowej pistolety TT były podstawowym wyposażeniem radzieckich oficerów. Broń była produkowana na masową skalę, tylko do 1942 r. w ZSRR wyprodukowano ponad 700 tysięcy egzemplarzy. Po wojnie broń była produkowana także w państwach satelickich, min., w Polsce, gdzie weszła na uzbrojenie „ludowego” Wojska Polskiego, opracowano również specjalną wersję sportową <sup>222</sup>. Broń charakteryzowała się dużą przebijalnością, ale poważną wadę pistoletu stanowiła niska celność, wynikająca w dużej mierze z wykorzystania nieodpowiednich materiałów i pośpiesznej produkcji.

Broń została wycofana z wyposażenia „ludowego” Wojska Polskiego, a także funkcjonariuszom Ministerstwa Spraw

---

<sup>221</sup> J. Nieciengiewicz, *To co w pamięci zostało*, Warszawa 2001, s. 89.

<sup>222</sup> Z. Gwóźdź, P. Zarzycki, *Polskie konstrukcje broni strzeleckiej*, Warszawa 1993, s. 90.

Wewnętrznych pod koniec lat 50., gdy państwa Układu Warszawskiego zaczęły coraz częściej korzystać z nowych typów broni sowieckiej.

Działające w ramach dywizji jednostki odpowiadające za zabezpieczenie funkcjonowania dywizji, a także mechanicy dysponowali w zasadzie takim samym uzbrojeniem jak w przypadku innych oddziałów 1 Armii Wojska Polskiego i Armii Czerwonej. Personel naziemny był uzbrojony tak samo jak jednostki piechoty, przy czym, co wydaje się zupełnie zrozumiałe, na wyposażeniu dywizji nie było broni zespołowej takiej jak moździerze. Najprawdopodobniej jednostki lotnictwa dysponowały także różnego rodzaju karabinami maszynowymi.

Podobnie jak w jednostkach radzieckich, również w „ludowym” lotnictwie można było napotkać na pewną ilość ręcznych karabinów maszynowych DP, z których korzystali głównie członkowie plutonów odpowiedzialnych za zabezpieczenie miejsc postoju poszczególnych pułków. Jednostki korzystały również z karabinów maszynowych Maxim wz. 1910, które stanowiły podstawowe wyposażenie jednostek piechoty.

Trudno powiedzieć, czy oddziały zabezpieczające miejsce postoju 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej oraz członkowie personelu technicznego poszczególnych pułków korzystali z broni zdobyczej porzucanej przez Niemców.

O uzbrojeniu radzieckim znajdującym się na wyposażeniu jednostek „ludowego” WP można przeczytać bardzo wiele. Znaczna część broni automatycznej (np. pistolety maszynowe) charakteryzowały się słabą celnością, były jednak bardzo wytrzymałe i dobrze spisywały się w trudnych warunkach frontowych. Najczęściej spotykanym pistoletem maszynowym była słynna „pepesza”, czyli PPSz. „Automat” ten był zasilany z okrągłego magazynka mieszczącego zazwyczaj 72 pociski. Rzadziej korzystano z mniej udanego pistoletu maszynowego PPS, zasilanego z łukowego magazynku mieszczącego zazwyczaj 35 pocisków.

Podstawowym rodzajem broni z którym musiał zapoznać się każdy poborowy był karabin powtarzalny Mosin, który stanowił podstawowe wyposażenie armii rosyjskiej już w czasach carskich. Pewna ilość uzbrojenia tego typu znajdowała się także na wyposażeniu Wojska Polskiego w okresie przedwojennym, jednakże Mosiny na trwałe zapisały się w historii polskiego oręża dopiero po stworzeniu 1 Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki.



## *Uzbrojenie podwieszane*

### *Bomby lotnicze*

Ze względu na niewielką siłę przebijania pocisków wystrzeliwanych z działek lotniczych, podstawowym uzbrojeniem wykorzystywanym do zwalczania niemieckich kolumn transportowych, punktów ogniowych i pojazdów pancernych okazały się bomby lotnicze. W 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej bomby stanowiły uzbrojenie w samolotów Ił-2m3, a także w lekkich bombowców Po-2.

Zużycie bomb w 4 MDL było dość duże. Tylko w miesiącu wrześniu 1944 r., pułki bombowców i szturmowców zrzuciły na pozycje wroga: 40 bomb FAB100, 378 bomb FAB-50, 38 bomb SD-70, 232 bomby SD-55, 1932 bomby SD-2, 126 bomb AO-25, 78 bomb AO-15, 336 bomb AO-10, 450 bomb AO3, 1526 bomb AO-2,5, 1670 bomb przeciwpancernych PTAB i 124 bomby świetlne SAB-3. Oprócz tego zdarzały się przypadki, gdy na samolotach szturmowych Ił-2 montowano, zapewne w lukach bombowych, miny niemieckie. We wrześniu 1944 r. zrzucano 400 ładunków tego typu. Dodatkowo dywizja zużyła 190 pocisków rakietowych RS-82<sup>223</sup>.

Całkowita masa bomb i ładunków zrzuconych przez dywizję we wrześniu 1944 r. wyniosła 15300 kg.

Oznaczenia bomb używanych przez lotnictwo radzieckie składały się ze skrótu oraz liczebnika, oznaczającego zazwyczaj rodzaj bomby, po którym następował liczebnik oznaczający masę ładunku. Radzieckie bomby lotnicze można podzielić na kilka głównych kategorii. Bomby FAB, były ładunkami bombowymi „ogólnego przeznaczenia” i występowały w kilku różnych wersjach. Na samolotach Ił-2 montowano zazwyczaj bomby o masie 100 i 50 kg, tak by ich łączny ładunek wyniósł od 400 do 600 kg.

Obok nich dużą popularnością cieszyły się zdobyczne niemieckie bomby SD, które zostały zdobyte przez oddziały polskie i radzieckie podczas zwycięskiego marszu na zachód. Spośród wszystkich bomb niemieckich używanych przez polską dywizję, największą popularnością cieszyły się niewielkie ładunki SD-2, nazywane czasami bombami motylkowymi.

---

<sup>223</sup> Z. Bulzacki, *Materiały i dokumenty do historii LLP. „4 Pomorska Mieszana Dywizja Lotnicza” – or-*

Do zwalczania pojazdów pancernych i piechoty niemieckiego używano bomb AO. Były to zazwyczaj niewielkie bomby wyrzucane całymi seriami ze specjalnych kaset RBK. W Armii Czerwonej zdarzały się sytuacje, gdy personel latający na samolotach Po-2 wykorzystywał do zwalczania siły żywej nieprzyjaciela granaty F-1 wyrzucane z kabiny obserwatora. Sprawozdania z działalności dywizji, a zwłaszcza dokumenty dotyczące „rozchodów” amunicji, nie zawierają jednak żadnych informacji na temat wykorzystania podobnych pocisków.

### ***Niekierowane pociski raketowe RS-82, RS-132***

Oprócz bomb podstawowym uzbrojeniem samolotów szturmowych przeznaczonym do zwalczania nieprzyjacielskich pojazdów pancernych i siły żywej przeciwnika były niekierowane pociski raketowe. Broń tego typu była przenoszona na umieszczonych pod skrzydłami samolotu szynach, pełniących rolę wyrzutni. Rakiety występowały w dwóch zasadniczych wersjach, różniących się kalibrem. Najbardziej rozpowszechnioną wersją pocisków raketowych były RS-82, które wykorzystywano także na samolotach myśliwskich.

Pierwsze próby wykorzystanie RS-82 na myśliwcach miały miejsce na początku lat 30., gdy wyrzutnie i rakiety montowano na myśliwcach I-15. W trakcie walk z Japończykami lotnictwo sowieckie po raz pierwszy zastosowało uzbrojenie tego typu na większą skalę. Właśnie wówczas po raz pierwszy podjęto próby zestrzeliwania japońskich bombowców przy pomocy pocisków raketowych. Podczas walk nad Jeziorem Chałchyn-Goł grupa pilotów myśliwców I-16, dowodzona przez kapitana Zwonarewa używała rakiet w walkach powietrznych. W ich trakcie zestrzelono 16 samolotów japońskich, w tym trzy bombowce <sup>117</sup>. RS-82 i RS-132 były bronią bardzo nowatorską, pod wieloma względami wyprzedzająca swoją epokę – niestety, uzbrojenie tego typu charakteryzowało się bardzo małą celnością, co wpływało dość negatywnie na re-

---

ganizacja – szkolenie – działania bojowe (sierpień 1944 – październik 1946), Poznań 1976, s. 123 – 124.

<sup>117</sup> M. Maslov, *Polikarpow I-15, I-16 and I-153 Aces*, Oxford 2010, s. 51.

zultaty ataków (bardziej skuteczne były ataki na cele obszarowe, niż ataki na cele punktowe). Dość powiedzieć, że w warunkach poligonowych z odległości 500 m w cel trafiał tylko 1,1% pocisków

wystrzeliwanych do celów punktowych i 5,5% wystrzeliwanych do celów grupowych <sup>224</sup>.

W ZSRR próby stworzenia skutecznych niekierowanych pocisków rakietowych podejmowano od początku lat 20., pod wpływem obserwacji pocisków rakietowych używanych podczas I Wojny Światowej. W latach 20 prace nad opracowaniem broni tego typu podjął zespół inż. Giorgija Erikowicza Langemaka. Pierwsze testy poligonowe nowych rakiet przeprowadzono w 1929 r. Prace zakończono w 1937, gdy opracowano odpowiednie wyrzutnie, które montowano pod skrzydłami. Poza walkami z oddziałami japońskimi, prze wybuchem wojny pocisków tego rodzaju użyto także podczas wojny zimowej, kiedy to rakiety montowano min., na samolotach bombowych SB-2. Istniała także możliwość montażu rakiet tego typu na samolotach Po-2, jednakże najbardziej znanym samolotem używanym jako „nosiciel” rakiet RS-82 i cięższych 132, aż do końca wojny pozostawały szturmowce Ił-2.

Na podstawie pocisków RS-82 i 132 opracowano znacznie cięższe pociski, M8, których używano w wyrzutniach rakietowych BM-13, BM-8 i BM-31, znanych także pod nazwą „katiusza”. Pociski RS wycofano z uzbrojenia Armii Czerwonej na początku lat 50.

---

<sup>224</sup> *Rs-82 (132)*, [dostęp 24 III 2019] <http://www.airwar.ru/weapon/anur/rs82-132.html>.



## Rozdział III

### *„Od pierwszej do czwartej”*

#### *Utworzenie 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej*

Pierwszy okres istnienia polskiej Dywizji Lotniczej zamyka się między końcem sierpnia 1944 r., a 1 listopada tego roku. Rozkaz formowania 1 Dywizji został wydany 30 sierpnia 1944 r. z tego też względu właśnie tą datę należy uznać za formalny początek istnienia 1 MDL<sup>225</sup>. Zgodnie z rozkazem wydanym przez dowódcę 1 Armii Wojska Polskiego, generała Berlinga przystępowano do tworzenia sztabu dywizji, w skład którego mieli wejść oficerowie „oddziału lotniczego armii<sup>226</sup>”. Generał Berling, wraz ze swoim szefem sztabu, gen. Władysławem Korczycem, ustalili także, że dowództwu dywizji podporządkują się; 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków”, 611 Pułk Lotnictwa Szturmowego, kompania łączności oraz klucz łączności oddziału lotniczego.

Pierwszym dowódcą dywizji został weteran Armii Czerwonej, płk. Józef Smaga, z pochodzenia Polak. Niestety, po wojnie Smadze nie pozwolono pozostać w Polsce i zmuszono go do powrotu do służby w Armii Czerwonej. W 1946 r. Smaga został zwolniony ze stanowiska dowódcy Wojskowej Szkoły Pilotów w Dęblinie, ze względu na różnego rodzaju nadużycia, których dopuścił się na stanowisko komendanta szkoły. W maju 1946 r. Smaga został odesłany do ZSRR, gdzie jeszcze przez dwa lata służył w Armii Czerwonej. Po wojnie zamieszkał w Leningradzie, gdzie zmarł w grudniu 1982 r.

Oprócz płk. pil. Smagi w skład sztabu dywizji weszli także jako szef sztabu płk. pil. Aleksander Romeyko, a także ppłk. Jerzy

---

<sup>225</sup> WBH, CAW, sygn. III.4.164, k. 140.

<sup>226</sup> Ibidem.

Bogdanowski, który od połowy października do końca wojny zajmował stanowisko oficera polityczno-wychowawczego dywizji. Grupę najważniejszych oficerów w sztabie dywizji uzupełnił starszy inżynier, kpt. Sidor Korczagin. Pozostali członkowie sztabu dywizji (min., ppłk. Alojzy Buczyński, ppłk. Antoni Grzybowski, nieznany z imienia major Czabanow, mjr. Stanisław Dasow, mjr. Jan Daniłowicz, mjr. Teodor Korczagin, mjr. Konstanty Fiedorenko oraz por. Mikołaj Konczałowski) zajmowali mniej eksponowane stanowiska.

<b>Tab. 6 Obsada personalna sztabu 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej<sup>1</sup></b>				
L.p.	Funkcja	Stopień wojskowy	Imię i nazwisko	Uwagi
1	Dowódca dywizji	płk. pil.	Józef Smaga	Rosjanin, oficer jednostki bombowej w Armii Czerwonej. Po wojnie wrócił do Rosji
2	Szef sztabu dywizji	płk	Aleksander Romeyko	Rosjanin
3	Szef wydziału operacyjno-rozpoznawczego	ppłk	Alojzy Buczyński	
4	Pomocnik	ppłk	Antoni Grzybowski	
5	Pomocnik	mjr	Czabanow	Imię nieznane, Rosjanin
6	Oficer łącznikowy przy 1 Armii WP	mjr	Stanisław Basow	Rosjanin
7	Nawigator	mjr	Jan Daniłowicz	
8	Szef Łączności	mjr	Wacław Zieliński	
9	Starszy inżynier	mjr	Teodor Korczagin	Rosjanin
10	Pomocnik ds. kadrowych	mjr	Konstanty Fiedorenko	Rosjanin
11	Adiutant i oficer łącznikowy	por	Mikołaj Konczałowski	

<sup>1)</sup> Opracowanie własne, na podstawie Z. Bulzacki, *Zarys historii 4 Pomorskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej (30.8.1944-17.10.1946)*, Poznań 1978, s. 5.

Własne sztaby i władze posiadały także dowództwa poszczególnych jednostek wchodzących w skład dywizji. Na czele 1 Pułku „Warszawa” stał ppłk. pil. Jan (Iwan) Tałdykin, jego zastępcą do spraw polityczno – wychowawczych był kpt. pil. Medard Konieczny. Stanowisko szefa sztabu pułku zajmował ppłk. Alfons Mikłaszewicz, w zasadzie jedyny oficer w sztabie pułku „Warszawa” nie będący pilotem. Zastępca dowódcy pułku do spraw liniowych był mjr. pil. Nikołaj Bujewicz, a stanowisko pomocnika do spraw strzelania powietrznego zajmował kpt. pil. Oleg Matwiejew. Obsadę personalną „Warszawy” uzupełniali – starszy inżynier, Karol Jadacki oraz dowódcy eskadr. W przypadku pułku myśliwskiego znaczną część personelu (min., Gaszyn, Bujewicz i Matwiejew) stanowili dawni instruktorzy radzieccy, którzy rozpoczęli szkolenie polskiego personelu dywizji latem 1943 r. w Grigoriewskoje.

Jeszcze we wrześniu doszło do zmiany na stanowisku dowódcy 3 eskadry 1 Pułku. Po tym jak z lotu bojowego nie powrócił mjr. pil. obs. Tadeusz Wicherkiewicz <sup>227</sup> jego miejsce na stanowisku dowódcy 3 eskadry zajął kpt. pil. Karol Wysoczyński <sup>4</sup>. Dowódcą 1 Eskadry w chwili powstania dywizji był kpt. pil. Stanisław Lisiecki, a 2 Eskadry por. pil. Wasyl Gaszyn, który później został awansowany do stopnia kapitana, a po śmierci pułkownika Tałdykina objął dowodzenie nad pułkiem.

W przeciwieństwie do 1 Pułku „Warszawa”, zmiany personalne spowodowane stratami bojowymi nie dotknęły 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków” wyposażonego w samoloty wielozadaniowe Po-2. Dowódcą pułku był ktp. Siemion Worobiow, jego zastępcą do spraw polityczno-wychowawczych był z kolei mjr. Jerzy Bogdanowski. Szefem sztabu pułku mianowano ppłk Grzegorza Makowoza. Obowiązki zastępcy dowódcy pułku do spraw liniowych sprawował Michał Choroszałow, za strzelanie powietrzne w pułku bombowym odpowiadał kpt. Włodzimierz Micherski, stanowisko starszego inżyniera zajmował kpt. Leon Rogowski. W przeciwieństwie do 1 PLM „Warszawa” w „krakowskim” pułku konieczne było stworzenie stanowiska nawigatora pułku, które zajmował kpt. Mikołaj Kłosiński.

Stanowiska dowódców eskadr zajmowali: w 1 Eskadrze kpt. Wiktor Bukowski, w 2 kpt. Piotr Jermakow, 3 kpt. Filip Tyszkiewicz, a w eskadrze 4, będącej jednocześnie eskadrą szkolną ppłk. Sergiusz

---

<sup>227</sup> Zestrzelenie samolotu pilotowanego przez Wicherkiewicza wywołało niezdrowe poruszenie w sztabie 1 Armii Wojska Polskiego. O utracie maszyny natychmiast poinformowano gen. bryg.

Łuszkin <sup>5</sup>. Co szczególnie ważne większość personelu latającego i kadry oficerskiej składała się z Rosjan. Tylko nieliczni żołnierze i oficerowie pułku byli Polakami – największy odsetek polskiego personelu był w eskadrze szkolnej. Jej personel stopniowo wchodził do służby w linii i zastępował Rosjan.

Zgoła inaczej przedstawiała się sytuacja w 611 Pułku Lotnictwa Szturmowego. Obsadę personalną dowództwa jedyne go radzieckiego pułku przekazane go do dyspozycji Polaków przedstawiono już we wcześniejszej części pracy.

Zestawienie opracowane przez Bulzackiego pozwala jeszcze na podanie nazwiska dowódcy klucza dowodzenia (kpt. Jerzy Kosatkin), dowódcy kompanii łączności (kpt. Mikołaja Gorłowa) oraz dowódcy plutonu ochrony (st. sierż. Józef Bochenek). Ogółem na wyposażeniu w dniu 1 września 1944 r. były 103 samoloty bojowe różnych typów, 6 samolotów szkolno – łącznikowych oraz około 650 żołnierzy <sup>6</sup>. Dysponując takimi siłami polska dywizja lotnicza przystąpiła do działań bojowych na odcinku warszawskim. Wcześniej 1 i 611 Pułk wykonywały loty bojowe w rejonie przyczółku warecko – magnuszewskiego, głównie w rejonie Warki.

Utworzenie dowództwa dywizji nie wpłynęło w znaczący sposób na wzrost aktywności polskich jednostek lotniczych. Aż do 16 września <sup>7</sup>, wstrzymywano

---

Aleksandra Zawadzkiego, a także płk. Edwarda Ochaba i mjr. Piotra Jaroszewicza. Byli to oficerowie odpowiadający za sprawy polityczno-wychowawcze w 1 AWP. Informację o zestrzeleniu Wicherkiewicza przekazano również jego żonie, służącej w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego. WBH, CAW, sygn. III.270.1, k. 4.

<sup>4</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.19, k. 50.

<sup>5</sup> Z. Bulzacki, op. cit., s. 6.

<sup>6</sup> Ibidem, s. 7.

<sup>7</sup> WBH, CAW, sygn. III.271.1, k. 1.

np., wejście do działań bojowych 2 Pułku Nocnych Bombowców, który po wykonaniu kilku lotów bojowych w rejonie Warszawy skierowano do udzielenia wsparcia powstańcom warszawskim.

W momencie utworzenia dywizji 1 PLM „Warszawa” wraz z 611 PLSz stacjonował na lotnisku połowym w miejscowości Zadybie Stare, podczas gdy 2 PNB „Kraków” przebywał w Woli Rowskiej koło Garwolina natomiast dowództwo dywizji stacjonowało w Kłoczewie.



## *Sytuacja polityczno-wojskowa*

1 sierpnia 1944 r., na terenie okupowanej przez Niemców Warszawy wybuchło powstanie warszawskie. Jego wybuch poważnie skomplikował sytuację polityczną i wojskową na froncie wschodnim. Jeśli chodzi o kwestie polityczne to sprawa polska od momentu włączenia się ZSRR do wojny stanowiła poważny problem zarówno dla polskich, jak i zachodnich polityków. Z jednej strony konieczne było ratowanie obywateli polskich przebywających w łagrach i obozach na terenie ZSRR, z drugiej strony konieczne było ustalenie przebiegu przyszłej granicy pomiędzy Polską, a Związkiem Radzieckim. Pomimo licznych prób podejmowanych przez stronę polską, sytuacja pozostała niewyjaśniona. Władze sowieckie uznawały, że granica polsko – sowiecka zostanie wyznaczona później, Polacy zaś uznawali, że obowiązująca pozostaje linia graniczna ustalona pokojem ryskim.

Niestety, w momencie gdy na jaw wyszła zbrodnia katyńska stosunki dyplomatyczne pomiędzy legalnym rządem polskim, a władzami sowieckimi najpierw uległy znacznemu ochłodzeniu, a następnie całkowitemu zerwaniu. Pozwoliło to Stalinowi na stworzenie konkurencyjnych ośrodków politycznych skupionych wokół dawnych polskich komunistów, którzy przetrwali stalinowskie czystki i pozostawali na terenie ZSRR. Sytuacja skomplikowała się, przynajmniej z punktu widzenia ośrodka emigracyjnego, w momencie gdy Armia Czerwona przekroczyła dawną granicę wschodnią II RP. Okazało się wówczas, że działające na tym terenie oddziały Armii Krajowej, przystępujące do akcji powstańczej w ramach „Akcji Burza”, są rozbrajane przez oddziały sowieckie. Oficerowie, byli w większości kierowani do różnych miejsc odosobnienia, min., obozów na Syberii i Dalekim Wschodzie, podczas gdy żołnierzy pod przymusem wcielano do 1 Armii Wojska Polskiego. Jednocześnie na terenach zajmowanych przez Sowietów ustanawiano radzieckie komendy wojskowe i nowe, sowieckie władze administracyjne, co zapowiadało, że tereny te wejdą w skład Związku Sowieckiego.

Niestety, dowództwo Armii Krajowej i Polskich Sił Zbrojnych w Londynie nie potrafiło podjąć decyzji jak należy zachowywać się wobec wkraczających oddziałów sowieckich. Docierające do rządu na uchodźctwie meldunki dotyczące min., likwidacji 27 Wołyńskiej Dywizji Piechoty AK, nie skłoniły władz Polskiego Państwa Podziemnego, i generałów z otoczenia Wodza Naczelnego do

wydania rozkazu zakonspirowania kluczowych struktur AK. Okazało się, że na terenach min., Małopolski Wschodniej (Galicji) likwidację polskich struktur konspiracyjnych wykorzystali członkowie Organizacji Ukraińskich Nacjonalistów (OUN), którzy doprowadzili do wznowienia zbrodniczej działalności oddziału Ukraińskiej Powstańczej Armii (UPA). Z likwidacji terenowych struktur AK skorzystały również władze sowieckie, którym postawa dowództwa AK ułatwiła wybicie nielicznych i słabo zorganizowanych oddziałów polskiego podziemia poakowskiego min., na Wileńszczyźnie.

Określenie postawy dowództwa AK i jego przewidywań odnośnie dalszych planów władz sowieckich jest trudne. Z jednej strony w 1944 r. trwał odpływ broni i materiałów wybuchowych na tereny, które miały być w pierwszej kolejności objęte planem „Burza”, z drugiej strony doszło do zaostrzenia walki partyzanckiej, co było głównym postulatem działającej od początku 1942 r. Polskiej Partii Robotniczej, będącej ekspozyturą wywiadu sowieckiej. W tej sytuacji, „teren” został nasilony oddziałami partyzantki radzieckiej, lokalnymi oddziałami komunistycznymi, a także formacjami narodowymi, bechowskimi i akowskimi. Ocena wysiłku partyzantki radzieckiej działającej na ziemiach polskich jest dość trudna i niejednoznaczna, głównie ze względu na fakt, iż w okresie PRL powstało wiele „wspomnień” i relacji „naocznych świadków”, które nie mają zbyt wiele wspólnego z rzeczywistością. Nie ulega wątpliwości, że znaczna część partyzantów przybyłych na teren Lubelszczyzny i Polski centralnej „zza Buga” aktywnie walczyła z Niemcami, zdarzały się jednak bardzo częste przypadki, gdy „radzieccy” partyzanci łączyli się z przedstawicielami lokalnych band rabunkowych występujących pod szyldem Gwardii Ludowej. Regularne i sensowne działania przeciwko Niemcom podejmowały tylko oddziały akowskie, bechowskie i narodowe, podczas gdy formacje GL, a później Armii Ludowej podejmowały działania nie licząc się zupełnie z losem ludności miejscowej, która po „udanych” akcjach komunistów padała często ofiarą niemieckich odwetów.

Pomimo nasycenia oddziałów partyzantki komunistycznej elementem kryminalnym, niejednokrotnie wręcz bandyckim<sup>228</sup>, Armia Krajowa bardzo niechętnie, a wręcz wrogo ustosunkowywała

---

<sup>228</sup> Za dobry przykład działalności oddziałów GL i AL, może posłużyć opis działalności „partyzantów” przytoczony we wspomnieniach dowódcy oddziału partyzanckiego NSZ, Władysława Kołacińskiego „Żbika”, który brał udział w likwidacji bandy zbrojnej. W. Kołaciński „Żbik”, *Pomiędzy młotem, a swastyką*, Warszawa 1991, s. 102 – 104.

się do wszelkich prób likwidowania „oddziałów” GL<sup>229</sup>. Tymczasem nawet w komunistycznej historiografii nie ukrywano, że działalność komunistów tylko w niewielkim stopniu obejmowała akcje dywersyjne. Dobrym przykładem działalności oddziałów GL jest historia oddziału GL im. Bartosza Głowackiego. „Oddział” składał się z 36 ludzi; 30 Gruzinów i 6 Polaków<sup>230</sup>. Gruzini z oddziału GL im. Głowackiego nie byli jednak przedwojennymi oficerami kontraktowymi, którzy służyli w wojsku polskim, a jeńcami sowieckimi, którym udało się zbiec z niewoli. Dla ludności miejscowej byli to ludzie obcy, którzy często siłą brali to co było im potrzebne do przetrwania w lesie. Interesującym przykładem jest oddział GL, którego dowódcą był „Bac” Chyl Brawerman. Brawerman przekazał dowództwo nad oddziałem niejakiemu Andrejewowi, kapitanowi Armii Czerwonej, który wraz z grupą jeńców uciekł z obozu na Świętym Krzyżu. Oddział został sformowany w lutym 1943 r., ale pierwszą walkę stoczył dopiero 5 marca w Kątach Denkowskich, gdyż został zadenuncjowany przez gospodarza, u którego zatrzymali się gwardziści<sup>231</sup>.

Niezależnie od oceny działań gospodarza, u którego kwaterował oddział Brawermana, rodzą się pytania o przyczyny poinformowania żandarmerii niemieckiej o wizycie partyzantów. Ludność wiejska, raczej niechętnie informowała Niemców o wizytach „leśnych ludzi”, zresztą funkcjonowanie partyzantki opierało się głównie na wsparciu ludności wiejskiej. Biorąc jednak pod uwagę, że oddziały GL wykonywały różnego rodzaju „konfiskaty w majątkach obszarniczych” oraz „akcje polityczne” to znaczy „wiecie i masówki organizowane po wsiach”<sup>232</sup>, kwestia donosu staje w nowym świetle.

Pomimo rozbudowy oddziałów partyzanckich działających w terenie, dowództwo AK, na krótko przed rozpoczęciem akcji „Burza” wyprowadzić „z terenu” i z samej Warszawy znaczne ilości broni i amunicji, potrzebnych do przeprowadzenia „Burzy” na

---

<sup>229</sup> Przykład likwidacji oddziału GL w swoich pamiętnikach przedstawił min., były żołnierz NSZ, Józef Wyrwa ps. „Furgalski” i „Stary”, który podczas likwidacji komunistów współpracował z niejakim Hubertem Jurą ps. „Tom”, postacią pod wieloma względami tajemniczą. J. Wyrwa, „Furgalski”, „Stary”, *Pamiętniki partyzanta. Hubalczyka, legendarnego dowódcy oddziału partyzanckiego, który wszedł w skład NSZ, a później dołączył do 25. pp AK*, Warszawa – Kraków 2014, s. 155 – 167.

<sup>230</sup> B.Hillebrandt, *Działania oddziałów i brygad partyzanckich Gwardii i Armii Ludowej na Kielecczyźnie*, Warszawa 1962, s. 46.

<sup>231</sup> *Ibidem*, s. 40.

<sup>232</sup> *Ibidem*, s.30.

ziemiach wschodnich. Działania te odbiły się negatywnie na sytuacji w terenie, który został zmuszony do oddania broi i amunicji, a także na działaniach samych powstańców <sup>233</sup>.

Z wojskowego punktu widzenia powstanie warszawskie nie miało szans powodzenia. Polacy nie dysponowali odpowiednią ilością broni i amunicji by wykonać zadanie jakie przed oddziałami powstańczymi postawili ich przełożeni – chodziło głównie o przerwanie głównych linii komunikacyjnych przebiegających przez stolicę i opanowanie kluczowych punktów miasta. Pomimo tego powstańcy przystąpili do walki, naiwnie licząc, że ich zryw doprowadzi do zmiany stanowiska Stalina w sprawie Polski.

Stalin nie tylko nie zmienił swojego nastawienia do rządu londyńskiego, ale także wykorzystał sytuację do pozbycia się problemu jaki dla wkraczających do Polski oddziałów Armii Czerwonej, mogłaby stanowić Warszawa. Przesadzone są również wielokrotnie powtarzane w polskiej historiografii informacje o czekającej beczynnie na praskim brzegu Armii Czerwonej. O zachowaniu oddziałów sowieckich w rejonie Warszawy zdecydowało kilka czynników. Pierwszym z nich było zakończenie wielkiej operacji zaczepnej „Bagriation”, podczas której Sowietnicy wyzwolili znaczne obszary Białorusi i Ukrainy, dzięki czemu możliwe stało się poważne zagrożenie Prusom Wschodnim i kontynuowanie operacji zaczepnych na południowym odcinku frontu wschodniego. Kolejną kwestią było stoczenie ciężkich walk na wszystkich przyczółkach uchwyconych w rejonie Wisły. Umiarkowane sukcesy odniesione przez oddziały sowieckie min., w rejonie Studzianek, gdzie powstrzymano niemieckie uderzenie na przyczółek <sup>234</sup>, zostały niestety przekreślone przez zniszczenie na północ od miasta radzieckiego korpusu pancernego <sup>15</sup>.

W walkach w pobliżu Warszawy Niemcy utracili „tylko” 37 pojazdów pancernych. Sowietnicy zaś 116 <sup>235</sup>. Tak poważne straty poniesione przez Armię Czerwoną musiały zmusić sowieckie dowództwo do przemyślenia kolejnych kroków podejmowanych na odcinku warszawskim. Ponadto oficerowie polityczno-wychowawczy doskonale zdawali sobie sprawę z wrogiego

---

<sup>233</sup> J. Kirchmayer, *Powstanie warszawskie*, Warszawa 1984, s. 162 – 168.

<sup>234</sup> K. Komorowski, *Boje polskie 1939 – 1945. Przewodnik encyklopedyczny*, Warszawa 2009, s. 426. <sup>15</sup> R. Wróblewski, *Pancerne wraki. Straty niemieckie w bitwie pod Warszawą w 1944 roku*, „Militaria XX wieku”, nr. 5/2005, s. 68 – 75.

<sup>235</sup> Ibidem, s. 75.

nastawienia znacznej części mieszkańców Warszawy do Sowietów. Armii Czerwonej po prostu nie opłacało się podejmować kolejnego wysiłku w celu wyzwolenia miasta i przyjścia z pomocą powstańcom.

Jeżeli do przedstawionych wyżej względów wojskowych dodamy jeszcze wątki polityczne – min., nowe możliwości wywierania wpływu na legalne polskie władze w Londynie, to okazuje się, że największą wartość taki, a nie inny przebieg powstania warszawskiego miał dla Stalina. Stalin i jego protegowani, którzy tworzyli nowe władze w Lublinie, zobaczyli w powstaniu warszawskim wspaniałą szansę na ostateczne skompromitowanie generała Berlinga, który zdecydował się na przyjście z pomocą powstańcom. Stalinowi nie zależało na tym, czy na czele jego państwa satelickiego będzie stała wojskowa dyktatura stworzona przez generała Berlinga, czy grupa byłych komunistów – Polska tak czy inaczej wchodziła do radzieckiej strefy wpływów. Oczywiście nie bez znaczenia pozostawało także odpowiednie „rozegranie” przez Stalina kwestii premiera Mikołajczyka, który mógł umocnić pozycję polskiego rządu doprowadzając do zawarcia jakiegoś porozumienia z Sowietami. Gdyby Mikołajczykowi udało się doprowadzić do wyzwolenia Warszawy przez oddziały AK i jednostki Armii Czerwonej, to nie ulega wątpliwości, że stałby się jednym z najważniejszych polityków w całej historii państwa polskiego.

Tymczasem Stalin doprowadził do likwidacji większości oddziałów AK w mieście i jego rejonie. Gdy władze sowieckie zaczynały zdawać sobie sprawę, z rychłego końca powstania, momentalnie zmieniały nastawienie wobec powstańców i ułatwiały im dostęp do pomocy wojskowej. Było to cyniczne wykorzystywanie polskich patriotów, pozostaje jednak zadać sobie pytanie, czy Stalin, jako przywódca wrogiego Polsce państwa miał „interes” w doprowadzeniu powstania do zwycięskiego końca?

Sytuacji powstańców nie poprawiły też działania polskiej dyplomacji, która od dłuższego czasu próbowała przywrócić stosunki dyplomatyczne pomiędzy rządem emigracyjnym, a Moskwą. Min. z tego powodu premier Mikołajczyk kilkakrotnie udawał się do Moskwy, gdzie podejmował próby unormowania stosunków z ZSRR. Podczas rozmów ze Stalinem, polski premier, odniósł poważną porażkę wizerunkową, która doprowadziła do upadku jego rządu i zastąpienia go nowym premierem. Rząd PPS-owca, Tomasza Arciszewskiego miał jeszcze mniejsze znaczenie

międzynarodowe niż istniejący dotychczas rząd ludowca Mikołajczyka. Mimo iż gabinet Arciszewskiego uformował się w listopadzie to jednak jego utworzenie było ściśle związane z upadkiem powstania w Warszawie. Upadek powstania doprowadził z kolei do upadku rządu Mikołajczyka.

Tymczasem nieudane zaangażowanie oddziałów 1 Armii Wojska Polskiego w pomoc powstańcom warszawskim, było jednym z czynników, które pozwoliły na odwołanie Berlinga ze stanowiska dowódcy 1 Armii Wojska Polskiego. Nie ulega wątpliwości, że była to kolejna z rzędu nieudana operacja forsowania przeszkody wodnej w wydaniu generała Berlinga <sup>236</sup>.

Jeżeli spojrzymy na powstanie warszawskie z tej perspektywy to okaże się, że znany z historii przebieg zrywu był na rękę wszystkim wrogim Polsce siłom. Na osłabieniu pozycji polskiego rządu, a więc na upadku powstania, skorzystali także Anglicy, którzy pozbyli się natrętnej muchy, jaką w pewnym momencie stał się dla władz brytyjskich premier Mikołajczyk i jego gabinet. Niestety, nie po raz pierwszy, a zapewne i nie po raz ostatni, cenę za „dobre samopoczucie” polityków musieli zapłacić Polacy. Część z nich zapłaciło za to najwyższą cenę.

Warto również podkreślić, iż znaczna część żołnierzy 1 Armii Wojska Polskiego nie miała pojęcia o tym co dzieje się w Warszawie od 1 sierpnia. Najlepszym potwierdzeniem tego stwierdzenia są słowa jednego z pilotów IV Eskadry 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”, Jerzego Nieciengiewicza <sup>237</sup>, który wspominał spotkanie jakie zorganizowano w sztabie pułku z lotnikami, znającymi z okresu przedwojennego Warszawę.

### ***Działania bojowe 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej we wrześniu 1944 r.***

Sytuacja oddziałów powstańczych w dniu piątą rocznicę wybuchu wojny nie przedstawiała się najlepiej. Niemcy po początkowych porażkach przystąpili do likwidowania punktów oporu znajdujących się na terenie poszczególnych dzielnic. Pierwszym celem Niemców stało się Stare Miasto. Ze względu na narastające zagrożenie dla sił

---

<sup>236</sup> Po bitwie pod Lenino, walkach w rejonie Dęblina i walkach toczonych na przyczółku warecko-magnuszewskim.

<sup>237</sup> J. Nieciengiewicz, *To co w pamięci zostało*, Warszawa 2001, s. 91.

powstańczych na terenie Starego Miasta rozpoczęto ewakuację ludności cywilnej. 1 września 1944 r. zakończono ewakuację żołnierzy i cywilów z warszawskiej Starówki. Polacy przedostali się do Śródmieścia, od miesiąca kontrolowanego przez powstańców. Tylko jeden niewielki oddział dowodzony przez Andrzeja Romockiego ps. Morro, przeszła ze Starówki od Śródmieścia przez Ogród Saski.

Tego samego dnia na lotnisku w Zadybiu Starym działania bojowe rozpoczęły dwa pułki 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej. Aż do 16 września aktywny udział w lotach bojowych brały udział tylko 1 i 611 Pułk. Trudno powiedzieć, dlaczego wykonanie pierwszego lotu bojowego w wykonaniu 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków” przesunięto aż do 16 września <sup>238</sup>.

Działania bojowe prowadzone w tym okresie przez pułk „Warszawa” i pułk szturmowy koncentrowały się głównie na terenie Warszawy. Piloci szturmowców i myśliwców wykonywali zadania w rejonie Pola Mokotowskiego, gdzie znajdowały się niemieckie stanowiska artylerii przeciwlotniczej. Wydaje się mało prawdopodobne by celem działań podejmowanych przez „ludowe” lotnictwo było sparaliżowanie ruchu lotniczego na Polu Mokotowskim, które jako lotnisko nie miało już większego znaczenia, tym bardziej, że Luftwaffe mogła bez przeszkód korzystać z innych lotnisk w rejonie Warszawy.

W dniach od 1 do 2 września pułki myśliwców i szturmowców operowały w rejonie Warka – Chynów – Piaseczno. Głównym celem lotników pozostawały linie kolejowe i dworce. Polacy z pułku „Warszawa” spotkali się 1 września 1944 r. z dwoma samolotami Focke Wulf Fw 190, lecących kursem 270°. Do spotkania z pilotami Luftwaffe doszło w rejonie Warki w godzinach porannych. Niestety nie doszło do walki, mimo iż wśród pilotów panowało spore poruszenie. W momencie dostrzeżenia dwóch niemieckich myśliwców, dwa szturmowce z 611 Pułku przystąpiły do ataku na cele naziemne (zgrupowanie nieprzyjacielskich pojazdów w rejonie Chynowa. Do ataku na cele naziemne przystąpili także myśliwcy. W zadaniu wzięło udział sześć samolotów z pułku „Warszawa”, jednakże w chwili gdy na niebie pojawiły się niemieckie myśliwce tylko dwóch pilotów skupiało się na osłonie bombowców. Pozostałe

---

<sup>238</sup> W starszych publikacjach data rozpoczęcia działań została przesunięta na ostatni tydzień sierpnia 1944 r.

dwie pary były zajęte ostrzeliwaniem celów naziemnych na linii kolejowej i przebiegającej nieopodal Chynowa szosie <sup>239</sup>.

Na szczęście Niemcy nie zaatakowali. Kolejny lot bojowy jednostka wykonała dopiero następnego dnia. I tym razem zadanie bojowe obejmowało przeprowadzenie rozpoznania linii kolejowych na odcinku Piaseczno – Chynów. Zadanie wykonała para Hów dowodzonych przez Kitajewa, podczas gdy dowódcą osłony był kpt. Lisiecki, który poprowadził dwie pary Jaków. W powietrzu nie było żadnych samolotów niemieckich, więc załogi szturmowców i myśliwców skupiły się na atakowaniu celów naziemnych. Równolegle druga grupa (złożona z dwóch Hów i czterech myśliwców) prowadziła rozpoznanie na trasie kolejowej Chynów – Warka <sup>240</sup>. I tym razem piloci atakowali liczne cele naziemne.

Przez kilka kolejnych dni żadna z jednostek „skrzydlatej dywizji” nie wykonywała lotów bojowych. Niestety trudno powiedzieć, kiedy miał miejsce pierwszy lot bojowy w wykonaniu 2 PNB „Kraków”. Jak już wcześniej wspomniano, istnieją dwie wersje – pierwsza starsza, poparta opracowaniem z lat 50., i druga znajdująca potwierdzenie w dokumentacji pułku <sup>241</sup>. Najbardziej prawdopodobne wydaje się, że jednostka rozpoczęła działania w nocy z 11 na 12 września. Działania te zostały opisane w jednej z publikacji z okresu PRL w następujący sposób:

*11 września 1944 roku o godzinie 22.30 z lotnika w Woli Rowskiej wystartowało piętnaście samolotów Po-2 obciążonych bombami. Maszyny od razu wchodziły na kurs bojowy, wsiąkając w czerń nocy.*

*... Pilot pierwszego samolotu, po półgodzinnym locie na wysokości 1400 metrów, zredukował obroty silnika i rozpoczął lot szybowy ze stopniowym zejściem na niższy pułap. W momencie kiedy wysokość zmalała do 100 metrów, od skrzydeł oddzielił się pierwszy ładunek bomb. To było już Nowe Bródno.*

*Niemcy, nie spodziewając się nocnego nalotu, oświetlili najpierw strefę powietrzną reflektorami, a następnie otworzyli gęsty ogień z armat przeciwlotniczych. Na to czekały tylko następne załogi. Miały one teraz ułatwione zadanie. Bomby spadały wprost na zdemaskowane stanowiska flaku i reflektory. Na ziemi kottowało się od eksplozji, mrok pękał w nagłych rozbłyskach.*

---

<sup>239</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 4.

<sup>240</sup> Ibidem.

<sup>241</sup> WBH, CAW, sygn. III.271.1, k. 1.



*Do godziny 6.10 piętnaście załóg wykonało 50 lotów. Zrzuciły one 70 bomb pięćdziesięciokilogramowych, 1819 o małym wagomiarze oraz 51 bomb oświetlających. Tej samej nocy załogi 9 dywizji nocnych bombowców gwardii wykonały uderzenie bombowe na Targówek, Saską Kępe i Zielonkę* <sup>242</sup>.

Na marginesie niezwykle ciekawego zapisu pozostawionego przez autora pracy wydanej w ramach „Biblioteki Żółtego Tygrysa” warto tylko dodać, iż w działaniach bojowych nad Nowym Bródnem wzięli udział głównie Rosjanie, gdyż nieliczni Polacy nie byli jeszcze gotowi do rozpoczęcia działań bojowych nad Warszawą.

Kolejne loty bojowe nocne bombowce miały wykonać dopiero 13 września. Tego dnia w sztabie pułku nocnych bombowców pojawił się płk. Romeyko, który poinformował dowództwo jednostki o konieczności rozpoczęcia zadań w rejonie Warszawy. Działania polskiej jednostki miały polegać na przeprowadzeniu zrzutów broni, amunicji, lekarstw i żywności na terenach kontrolowanych przez żołnierzy AK. W celu dokładnego określenia położenia poszczególnych punktów orientacyjnych na terenie miasta do sztabu pułku wezwano dwóch żołnierzy znających Warszawę z okresu przedwojennego. W okresie PRL dużo „pisało i mówiło się” o Aleksandrze Danielaku, który przed wojną służył w warszawskim 1 Pułku Lotniczym.

Po latach na łamach czasopism przeznaczonych dla kadry oficerskiej „ludowego” lotnictwa polskiego ówczesny płk. Danielak dość niechętnie pisał o swoich pierwszych lotach bojowych nad Warszawą <sup>243</sup>, podając jedynie ogólne warunki w jakich odbywały się dostawy i zrzuty dla „zdradzonych przez klikę Bora – Komorowskiego” <sup>244</sup> powstańców:

*Dzięki nawiązaniu łączności z niektórymi oddziałami powstańców, jak na przykład na Żoliborzu, w rejonie placu Trzech Krzyży i na*

---

<sup>242</sup> K. Szelaż, *Nocny nalot*, Warszawa 1967, s. 27 – 28.

<sup>243</sup> Znacznie więcej miejsca niż opisowi lotów bojowych Danielak poświęcił prowadzeniu charakterystycznej dla ówczesnej polskiej historiografii. A. Danielak, *Wspomnienia bojowe*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy”, nr. 1/1956, s. 113.

<sup>244</sup>

Ibide

m. <sup>26</sup>

Ibide

m.

*Powisłu, lotnicy nasi znali rejony zajęte przez powstańców i punkty przeznaczone na zrzuty.*

*Punkty te były oznaczone umówionymi sygnałami świetlnymi, takimi jak na przykład ogniska w kształcie trójkąta. Zrzutów dokonywano przeważnie z małej wysokości 50 – 80m, co zwiększało ich celność.*

*Gdy wspominam ten okres działań bojowych, przed oczyma rysuje mi się obraz Warszawy, którego nigdy nie zapomnę. Warszawa płonęła i widzieć ją można było w nocy z odległości 100 km. W powietrzu unosiła się dusząca woń spalenizny. Bardzo współczuliśmy wówczas powstańcom, a serca nasze przepelniała nienawiść do hitlerowskich faszystów. Nie porzestano jednak wyłącznie na wykonywaniu zrzutów. 2 pułk „Kraków” niszczył i nękał hitlerowców. Dokonaliśmy wielu nalotów na stanowiska faszystowskiej artylerii na Ochocie, Mokotowie i Okęciu, wspieraliśmy z powietrza nocne natarcia naszej piechoty w kierunku Modlina <sup>26</sup>*

Drugim lotnikiem, o którego udziale we wspomnianym spotkaniu w sztabie „krakowskiej” jednostki, nie podawano żadnych informacji, był Jerzy Nieciengiewicz. Po latach lotnik przedstawił niezwykle ciekawy opis tych wydarzeń, który zawarł na kartach swoich wspomnień:

*Pplk Romeyko, wraz z dowódcą pułku (był nim, po niedawnym odejściu Smagi, mjr Worobiow), zabrał nas do sztabu i szczegółowo egzaminował. On z planem Warszawy, my odpowiadaliśmy z pamięci. Pytał o place, mosty, ulice, o charakterystyczne punkty. Wreszcie powiada.*

*- Jak wiecie, w Warszawie trwa powstanie.*

*Wstrząsnęły mną te słowa. Nic o tym nie wiedziałem. Dziwne – pomyślałem – jesteście tak blisko, a nie wiemy o czymś tak ważnym. Spojrzałem na Danielaka, zmarszczył brwi i zrozumiałem, że on też słyszy o tym po raz pierwszy. Nie mogę się zapytać i przerwać Romeyce, gdyż on w dalszym ciągu objaśnia zadania.*

*- Zdecydowano, że polski pułk lotniczy musi udzielić powstańcom pomocy z powietrza. Zrzucić im broń, amunicję, lekarstwa i żywność. Były już zrzuty aliantów, ale wykonywano je z bardzo wysoka i powstańcy niewiele z tych zrzutów otrzymali. Zrzucono tę pomoc na spadochronach, wiatr wiele zniósł do fryców. My będziemy zrzucali z małej wysokości, z 50 m lub niższej, bez spadochronów, tak jak to robiły samoloty Po-2 dla partyzantów czy też wojsk w okrążeniu.*

- *Ale broń może się pogiąć i być bezużyteczna – wtrącam.*
- *Część na pewno ulegnie pewnemu zniszczeniu, ale reszta będzie dobra. Uszkodzoną można naprawić biorąc elementy z innej, też uszkodzonej.*
- *A czy przez Wisłę nie można by jej dostarczyć?*
- *Tam już chyba walczą nasze wojska, które się przeprawiły, ale fryce bardzo silnie ostrzeliwiają Wisłę. Przy przetransportowywaniu byłyby niezmiernie duże straty. Polecicie – mówi dalej – jako nawigatorzy w dwóch załogach na rozpoznanie terenu i sytuacji oraz zrzucicie ładunek.*
- *Ja jestem pilotem – odpowiadam.*
- *Musisz dać sobie radę, znam twoje wyniki ze szkolenia chyba, że nie chcesz?*

*Ja nie chcę? Chcę, tylko ta niewiara czy dam radę nawigować w nocy, ta niewiara, która wynika z braku doświadczenia. Przecież mam wylatane dopiero około 50 godzin, z tego w nocy jakieś dziesięć.*

- *Oczywiście, polecę – mówię.*
- *Poleci z tobą dowódca eskadry, por. Tyszkiewicz. To stary doświadczony wyjadacz ma więcej godzin wylatanych w nocy niż w dzień. Polecicie na plac Trzech Krzyży. Tam będą na was czekać. Znakiem oznaczającym miejsce rzutu będzie trójkąt ze świateł. Przygotuj trasę i dziennik nawigacyjny.*
- *A którądy mamy lecieć?*
- *Dziś możesz sam, według własnego uznania, wybrać trasę.*

*Zastanawiam się chwilę, spoglądam na mapę, rozważam. Czy lecieć bezpieczniejszą trasą w kierunku na Pragę i tam skręcić w kierunku placu, czy też wybrać mniej bezpieczną, bo lot może trwać dłużej, nad terenami jeszcze okupowanymi, ale z łatwiejszym odnalezieniem miejsca zrzutu, tzn. przez Mokotów <sup>245</sup>.*

Wykonany owej pamiętnej nocy lot zakończył się powodzeniem. Powstańcy otrzymali pomoc, która jednak nie mogła doprowadzić do poprawy położenia na Mokotowie. Niestety, worki, w które ładowano uzbrojenie, amunicję i żywność nie nadawały się do zrzucania w na terenie miasta. Przy uderzeniu o ziemię worki rozlatywały się; co prowadziło do poważnych uszkodzeń zrucanego uzbrojenia. Oficjalna wersja historii 2 Pułku „Kraków” mówi o tym, że worki były owijane kilkoma warstwami szmat co miało

---

<sup>245</sup> J. Nieciengiewicz, op. cit., s. 91 – 92.

zamortyzować upadek <sup>246</sup>. AK-owcy zapamiętali zrzuty dokonywane przez personel polskiego pułku nieco inaczej – większość uzbrojenia i amunicji zrzuconej przez „kukuruźniki” nie nadawała się do użycia. Znaczna część żywności po zrzuconiu z wysokości 50 m nie nadawała się do jedzenia – szczególnie problematyczne było wykorzystanie zawartości różnego rodzaju puszek, które po uderzeniu w bruk wyginały się i wykręcały.

Bardziej przydatna okazała się amunicja, jednakże rosyjskie pociski nie zawsze pasowały do broni niemieckiej, która stanowiła znaczną część wyposażenia powstańców. Niektórzy badacze wyrażają przypuszczenie, iż było to celowe działanie, mające stanowić potwierdzenie perfidii Sowietów. W rzeczywistości, loty z zaopatrzeniem dla odciętych oddziałów radzieckich były wykonywane przez załogi samolotów Po-2 na wszystkich odcinkach frontu wschodniego. W pułku brakowało spadochronów bagażowych, w związku z czym znaczna część amunicji i uzbrojenia dostarczonego drogą powietrzną do jednostek walczących na terenie miasta uległa uszkodzeniu <sup>247</sup>. Polacy podejmowali min., próby zrzucania amunicji w ocynkowanych skrzyniach, jednakże znaczna część dostarczonych w ten sposób naboju nie nadawała się do użytku.

Sporą część dostarczanych powstańcom ładunków stanowiły także materiały propagandowe. Powstańcom dostarczono min., odezwę Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego, która na pewno wpłynęła „pozytywnie” na nastroje wśród żołnierzy Armii Krajowej.

*Do ludności Warszawy!*

*Do wszystkich bojowników Warszawy!*

*Do ludności stolicy!*

*Chwila wyzwolenia bohaterskiej Warszawy jest bliska. Kończą się Wasze męki i cierpienia. Niemcy drogo zapłacą za krew przelaną i ruiny Warszawy.*

*Już 1 Dywizja Wojska Polskiego im. T. Kościuszki wdarła się na Pragę, walcząc u boku bohaterskiej Armii Czerwonej.*

*Odsiecz nadchodzi! Wytrwajcie w walce!*

*Jakiegokolwiek były intencje tych, którzy przedwcześnie, bez uzgodnienia z Dowództwem Armii Czerwonej, wywołali powstanie, jesteście całym sercem z Wami, w Waszej walce z najazdem niemieckim.*

*Toczy się nad Wisłą zacięty bój.*

---

<sup>246</sup> M. Monis, *Historia 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”*, Warszawa 1956, s. 58.

<sup>247</sup> WBH, CAW, sygn. III.4.9, k. 5.

*Pomoc nadchodzi. Wytyście wszystkie siły!*

*Wytrwajcie!*

*Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego, Lublin, dnia 13 września 1944 r.* <sup>248</sup>

Oprócz dwóch wspomnianych załóg w pierwszym locie z zaopatrzeniem dla powstańców wzięli udział także: chorążowie Brasiłow i Karaczow <sup>249</sup>. W ciągu kilku kolejnych nocy powstańcy otrzymywali zrzućy. Podczas drugiej nocy w trakcie której wykonywano zadania nad Warszawą, pułk „Kraków” wykonał 96 lotów ze zrzutami. Jednocześnie bombowce Po-2 atakowały stanowiska niemieckie w mieście.

Bombardowania celów na terenie Warszawy skupiły się początkowo w rejonie Saskiej Kępy i Czerniakowa, gdzie piloci pułku wspierali forsowanie Wisły przez oddziały 1 Armii Wojska Polskiego <sup>250</sup>. Polacy wykonywali działania bojowe w południowym rejonie miasta do 19 września. W sumie 25 załóg wykonało 76 lotów bojowych. Niestety naloty nie mogły przynieść większych rezultatów, głównie ze względu na niewielki udźwig samolotów Po-2. W kolejnych dniach załogi otrzymały zadanie prowadzenia działań bojowych w rejonie Ogrodu Botanicznego, Pola Mokotowskiego i alei Ujazdowskich, gdzie jak sądziło dowództwo powstańcze znajdowały się stanowiska niemieckiej artylerii.

Począwszy od 19 września działania nad Warszawą podjęły również jednostki lotnictwa dziennego. Tego dnia około godziny 14.30 z Zadybia Starego wyleciała formacja złożona z sześciu Jaków i ośmiu Iłów. Wszystkie samoloty skierowały się nad Warszawę, gdzie atakowano stanowiska artyleryjskie na terenie miasta. Dowódcą eskorty był pułkownik Tałdykin, zaś grupą szturmowców dowodził Koźlenko.

Pół godziny później nad Warszawę udała się kolejna grupa Jaków i Iłów, która również zaatakowała niemieckie stanowiska artyleryjskie na terenie Warszawy. I tym razem sześć myśliwców osłaniały ósemkę Iłów. Trzydzieć minut później nad Warszawę wyleciała trzecia grupa, złożona z sześciu Jaków i ośmiu szturmowców. Wszystkie grupy atakowały cele na terenie Warszawy, skupiając się głównie na niszczeniu stanowisk

---

<sup>248</sup> J. Zarębski, *Na pomoc walczącej Warszawie*, „Skrzydłata Polska”, nr. 30 (1203)/1974, s. 12.

<sup>249</sup> M. Monis, op. cit., s. 60.

<sup>250</sup> K. Szelać, op. cit., s. 43.

nieprzyjacielskiej artylerii. Uczestnik lotu przeprowadzonego w czasie 15.13 – 16.13, ówczesny chor. Chromy wspominał te wydarzenia:

*Kilka minut przed godziną 14.30 na start wyrusza pierwsza grupa szturmowców mjr. Kozlenki. Za nimi ustawiają się Jaki. Dzień jest suchy. Kołujące samoloty wznoszą tumany kurzy. Wszyscy są podnieceni. Nareszcie ruszamy na pomoc Warszawie! Czekaliśmy na ten moment długie dni. W nocy widzieliśmy luny pożarów rozciągające się nad walczącym miastem, a w dzień wczytywaliśmy się w wojenne komunikaty. Tragedia Warszawy była tragedią nas wszystkich.*

*15 minut po pierwszej grupie startuje druga grupa Hłów kpt. Dawidiana.*

*Siedzę już w samolocie. Jestem pewien swojej „czwórki”, wiem, że mnie nie zawiedzenie. Mój mechanik, kpr. Mandziuk, kręci się wokół stoiska. W słuchawkach trzaski i rozkazy stanowiska dowodzenia. Wreszcie coś dla nas:*

*- Grupa porucznika Kitajewa na start.*

*Ruszają szturmowce obciążone bombami, amunicją i rakietami. My ciągniemy za nimi. Maszyny sprawnie ustawiają się na pasie. Start! Ryk silników! Tumany kurzu! Iły pną się na wysokość 100 metrów. Nakazany szyk bojowy – kolumna kluczy. Każdy klucz rozwija się schodami w prawo. Odległość między kluczami 500 metrów. Tuż za drugim kluczem, wyżej o 300 metrów, formuje się grupa bezpośredniej osłony; jest to para Wicherkiewicza. 800 metrów dalej i 300 metrów wyżej grupa uderzeniowa w składzie dwóch par.*

*Lecimy z Matwiejewem na wysokości 1600 metrów z prawej od strony zespołu. Formując szyk okrążamy Żelechów i bierzemy kurs na Mińsk Mazowiecki. Kilkanaście minut nad płaskimi równinami Mazowsza i już ukazuje się spore miasto powiatowe, rozciągnięte wzdłuż szosy i toru kolejowego Warszawa – Siedlce. Na wschodzie, tuż przy szosie, widzimy duże lotnisko. Powoli zawracamy na zachód. Z lewej strony zespołu biegnie tor kolejowy, a z prawej szosa. W Dębem Wielkim, miejscowości znanej ze zwycięskiej bitwy w 1831 roku, tor przesuwana się na prawą stronę, a szosa na lewą. Odruchowo spoglądam na przyrządy pokładowe; temperatura, ciśnienie oleju, obroty – wszystko w porządku. Busola wskazuje 270°. Za 5-6 minut będziemy nad Warszawą, a za 7-8 minut wejdziemy do akcji.*

*[...] Jesteśmy już nad przedmieściami stolicy. Osiem szturmowców leci 800 metrów przed nami. Niebo jest zasnute dymami. Wieje*

zachodni wiatr i chmury dymu dociągają aż nad Grochów. Iły zaczynają wytracać wysokość. Idziemy w ich ślady. Czuję swąd spalenizny i dymu. Przekona on do kabiny samolotu, zasłania horyzont i miasto. Lecimy nad Pragą. Wysokość poniżej 100 metrów. Widzę rozbite domy i ulice pełne wojska. Dymy gęstnieją. Powietrze staje się nieprzejrzyste. Ginę w nim lecące przed nami szturmowce. Słyszę jedynie w słuchawce głos por. Kitajewa. Rozmawia on z „Prospektem”, plk. Romeyko potwierdza zadanie. Eskadra mjr. Koźlenki już kończy atak. Przed nami Wisła. Mknijemy wzdłuż alei Waszyngtona. Iły przecinają rzekę, między mostem Poniatowskiego i średnicowym. Pod nami oddziały piechoty i saperów. To 8 pp szykujący się do forsowania. Szturmowce w nurkowym locie mkną jak szalone, są już niespełna 200 metrów nad ziemią. Mają 300 metrów wyżej od nich. Widzę dymy, dymy, pożary i jeszcze raz pożary. Odzywa się niemiecka opl. Smugi szarych i świecących kresek przechodzą między lecącym zespołem, tnąc powietrze. Jest ich coraz więcej. Wraz ze szturmowcami wykonujemy skręt w lewo. Już widać zadrzewione stoki warszawskiej skarpy. Spomiędzy drzew biją w niebo dymy. To robota naszych poprzedników. Zespół szturmowców Kitajewa idzie do ataku. Ugrupowani schodami w prawo, pracują jak kosa w rękach doświadczonego żniwiarza. W lewo tuż obok siebie mam samolot Matwiejewa, w prawo nie ma nikogo. Z tego kierunku mogą nas zaatakować niemieckie myśliwce. Bazują niedaleko na okęckim lotnisku. W powietrzu na razie ich nie ma. Natomiast z dołu bije artyleria. Szturmowcy okładają bombami celem między drzewami parku Ujazdowskiego i Łazienkowskiego. Nie mogę się zorientować, gdzie są nasi, gdzie hitlerowcy. Na ulicach barykady, strzeleckie rowy, zniszczone, zrujnowane domy. Pożary i dymy. Szturmowce kończą atak, zawracają na wschód. Suniemy za nimi. Kitajew powiadamia Wicherkiewicza, że atakuje po raz drugi. Kręcimy elipsę w lewo, znajduję się na jej wewnętrznym kręgu. Przelatujemy nad Wisłą, nad Saską Kępą, nad tyłami 9 pp od trzech dni walczącego z przeważającymi siłami wroga. Znow przecinamy Wisłę w rejonie mostu średnicowego i znow szturmowcy suną do ataku. W kabinie dalej czuję swąd spalenizny i dym. Chwilami jest tak ciemno, że lecę niemal na ślepo. Przyglądam się wyludnionym wąwozom ulic, palącym się domom. Iły lecą tuż nad drzewami. Grają wszystkie kaemy i działka. Wzniesają nowe pożary. Steją zniszczenie i śmierć.

Koniec ataku. Zawracamy na wschód. Ciągniemy w górę. Ukazuje się słońce. Znikają pożary. Z kabiny ulatnia się przenikliwy swąd

*spalenizny. Zegar wskazuje godzinę 15.48. Kontroluję przyrządy pokładowe. Wszystko w porządku. Samolot nie oberwał. Odmeldowujemy się u płk. Romeyki. Po piętnastu minutach lot dotykam kołami nawierzchni lotniska w Zadybiu. Świeci słońce, a wokół rozciągają się żółtozielone pola. W wyobraźni mam w dalszym ciągu to, co widziałem w Warszawie. Powoli kołuję na stoisko. Ustawiam samolot, wyłączam silnik. Kapral Mandziuk przygląda mi się uważnie w milczeniu.*

- Piotrek – pytam się – wierzysz w Boga, niebo i piekło?

- A no różnie o tym mówią – stwierdza filozoficznie, wzruszając ramionami. – A bo co?

- Bo ja wierzę w piekło. Dziś je widziałem w Warszawie <sup>251</sup>.

Tytułem komentarza do powyższej wypowiedzi warto jedynie dodać, że Chromy był w Warszawie w 1938 r. Miasto zapisało się w jego pamięci jako bardzo bogate, pełne wielkich kamienic i elegancko ubranych ludzi. Dla chłopaka z Polesia sporym zaskoczeniem był również widok wielu nowoczesnych samochodów. Podczas pierwszego lotu bojowego nad miastem po tym idyllicznym obrazku nie było nawet śladu.

Po zakończeniu pierwszej tury lotów bojowych dowództwo poinformowało lotników, że kolejna seria lotów zostanie wykonana w godzinach popołudniowych. Pierwsza grupa złożona z sześciu myśliwców i ośmiu szturmowców wyruszyła nad miasto o 17.03. Podczas lotu nie doszło do żadnych godnych odnotowania wydarzeń jeśli nie liczyć oderwania się od grupy samolotu ppor. pil. Zacharzewskiego, który zgubił się. Kolejna para opuściła lotnisko o 17.35. Liczebność grupy nie uległa zmianie. Ostatnia grupa pilotów, w skład której wchodził także cytowany uprzednio Chromy wystartowała o 17.45. I tym razem zadanie polegało na osłanianiu Iłów atakujących cele naziemne na terenie Warszawy.

Niestety 19 września pierwszą stratę bojową od momentu wejścia w skład 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej odnotował 611 Pułk Lotnictwa Szturmowego, który utracił jeden samolot Ił-2. Działania szturmowców od samego ranka koncentrowały się na kilku celach – pierwsza grupa Iłów dowodzona przez majora Koźlenkę atakowała stanowiska artylerii w rejonie skarpy i Parku Ujazdowskiego <sup>252</sup>. Po zakończeniu ataku nad celem pojawiła się grupa szturmowców

---

<sup>251</sup> E. Chromy, *Szachownice nad Berlinem*, Warszawa 1969, s. 114 – 117.

<sup>252</sup> I. Koliński, *Lotnictwo Polski Ludowej 1944 – 1947*, Warszawa 1987, s. 193.



dowodzona przez kpt. Wartana Dawidiana. Jako ostatnia szturmowała grupa dowodzona przez por. Mikołaja Kitajewa.

Jak już wspomniano zadanie powtórzono w godzinach popołudniowych. Grupami szturmowców dowodzili Koźlenko, Dawidian oraz ppor. Mikołaj Michajłowski. Niestety, grupa Michałowskiego w wyniku celnego ognia przeciwlotniczego utraciła jedną załogę w składzie chor. pil. Piotr Czeglakow i strzelec pokładowy plut. Jerzy Murawiew <sup>253</sup>.

Równocześnie z Polakami nad Warszawą działały także jednostki lotnictwa sowieckiego, które atakowały cele w rejonie Ogrodu Saskiego, Dworca Głównego, Muzeum Narodowego, a także wiadukty mostów Poniatowskiego i Średnicowego <sup>36</sup>. Działania te miały za zadanie ułatwić desant oddziałom 1 Armii Wojska Polskiego, niestety, na terenie miasta wylądowały jedynie niewielkie siły, które nie mogły wpłynąć na przebieg powstania – największym problemem była kwestia braku odpowiedniego wyszkolenia żołnierzy „ludowego” Wojska Polskiego idących na pomoc powstaniu. Nie posiadali oni żadnego doświadczenia w walkach miejskich, przez co szybko zaczęli ponosić ciężkie straty w ludziach i sprzęcie.

Wysiłek bojowy podjęty przez polską dywizję w dniu 19 września, został dopełniony przez działania 2 PNB „Kraków”, który kontynuował prowadzone w poprzednich dniach działania bojowe. Niestety, pomoc „ludowego” lotnictwa okazała się niewystarczająca, choć lepszym określeniem było by stwierdzenie, że działania te były po prostu nieskuteczne i źle zaplanowane, co wynikało z braku łączności radiowej pomiędzy pierwszą linią oddziałów powstańczych i „berlingowców”. Co gorsza coraz częściej dochodziło do pomyłek, które budziły uzasadnione zdenerwowanie wśród powstańców. Np. podczas jednego ze zrzutów dokonywanych przez samoloty Po-2 (prawdopodobnie chodziło o zrzut wykonywany przez sowiecką jednostkę), doszło do omyłkowego zbombardowania miejsca gdzie powstańcy oczekiwali na zrzut broni i amunicji.

---

253

Ibide

m. <sup>36</sup>

Ibide

m.

W literaturze przedmiotu istnieją dwa wytłumaczenia tej przykłej w skutkach sytuacji. Pierwsze, utrwalone przez historiografię okresu PRL – mówi o pojawieniu się niemieckiego nocnego bombowca<sup>254</sup>. Podobno do tragedii doszło w skutek dekonspiracji znaków jakie nadlatującym załogom „trajkotów” dawali powstańcy<sup>255</sup>. Według drugiej wersji – było to celowe działanie ze strony Sowieców. Stwierdzenie jak było w rzeczywistości jest obecnie bardzo trudne, a każda próba podważenia autorytetu „wybitnego” historyka, którego książki zalegają w każdej księgarni może przysporzyć autorowi opinii skandalisty i prowokatora.

Czasami do wybuchów dochodziło także podczas zrzucania ładunków zawierające duże ilości radzieckich granatów. Ogółem powstańcy podczas wszystkich wrześniowych zrzutów otrzymali 4 tysiące radzieckich granatów. Zdarzało się jednak, że po uderzeniu w ziemię przesyłki dostarczane przez 2 PNB „Kraków” eksplodowały na skutek naruszenia zapalników, spowodowanych „zbyt mocnym przyziemieniem”.

Tymczasem działania bojowe prowadzone przez jednostki dzienne 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej kontynuowano w dniu 20 września, gdy kontynuowano ataki na stanowiska niemieckie na terenie miasta. Tego dnia jednostki wchodzące w skład dywizji wykonały 4 loty nad miastem za każdym razem zadanie polegało na eskortowaniu grup szturmowców. Jednym z uczestników wykonanych tego dnia lotów był Medard Konieczny, oficer polityczny z pułku myśliwskiego polskiej dywizji. Lotnik wspominał:

*O godzinie 16.45 nadszedł rozkaz pułkownika Smagi: „Powtórzyć uderzenie”.*

*Na czarnej tablicy ukazały się następne nazwiska: Tałdykin – Chaustowicz, Wicherkiewicz – Podgórski, oraz Konieczny – Łazar, Łobecki – Sadowski. Moja kolejka koło godziny 18.00. Osiem Ilów pod dowództwem Kitajewa ma zaatakować niemiecką artylerię w Łazienkach i pod Siekierkami.*

*Pogoda jest dobra. Niebo bezchmurne. Widoczność około 10 kilometrów. Lecimy dobrze znaną trasą. Znow nad Grochowem ukazują się chmury dymu, które wdzierają się do kabin. Za mostem Poniatowskiego skręcamy na Łazienki. Obserwuję przyczółek. Mam wrażenie, że zmalął. Szturmowcy bombardują niemiecką artylerię,*

---

<sup>254</sup> K. Szelaąg, op. cit., s. 40 – 41.

<sup>255</sup> M. Monis, op cit., s. 66.

ustawioną w rejonie dzisiejszego boiska Legii. Poprzestają na jednym nalocie i kierują się w stronę Siekierok.

Na tutejszych polach widać baterię ostrzeliwującą Mokotów. Szturmowcy wykonują krąg, atakują ją z południowego zachodu. Strzela artyleria przeciwlotnicza, ale jej ogień jest mało skuteczny. Po pierwszym zejściu atakujemy we czwórkę niemiecką baterię przeciwlotniczą. Nasz atak jest skuteczny. Bateria umilkła. Szturmowce spokojnie ostrzeliwiają stanowiska artylerii. Koniec nalotu.

Lecimy do Zadybia. Na trasie przed nami i za nami nikogo nie ma. Lądujemy o 19.00. Szturmowce kołują w rejonach swoich stanowisk. My kierujemy się na nasze. Trzeciak dopytuje się o maszynę.

- Wszystko w porządku – odpowiadam.

Nie przypuszczałem, że jest to ostatni lot wykonany przez 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” na wsparcie powstańców i żołnierzy 3 DP<sup>256</sup>.

Rzeczywiście Rosjanie i oddziały „ludowego” Wojska Polskiego zakończyli wspieranie oddziałów berlingowskich i akowskich walczących na terenie miasta. W nocy z 21 na 22 września 1944 r. bombowce z 2 PNB „Kraków” po raz ostatni zrzuciły zaopatrzenie dla powstańców. W sumie polskie i radzieckie dostawy dla polskiego podziemia walczącego na terenie Warszawy wyniosły 120 ton żywności, 500 kg leków i różnego sprzętu. Jeśli chodzi o uzbrojenie to dostarczono 156 moździerzów, 505 rusznic ppanc., 1189 karabinów, 1478 pistoletów maszynowych, 1 działko 45 mm oraz tysiące sztuk amunicji<sup>257</sup>.

Zakończenie realnego wspierania działań powstańców było sporym zaskoczeniem zarówno dla personelu latającego jak i członków obsługi naziemnej, którzy na podstawie różnych szczątkowych informacji przekazywanych im przez pilotów i nawigatorów zaczęli rozumieć co dzieje się na drugim brzegu Wisły. Przerwa w działaniach na terenie Warszawy oraz ewakuacja przyczółków zajmowanych przez oddziały „berlingowskie” była dość zaskakującym posunięciem, gdyż odbywała się bez wsparcia lotniczego. Gdyby cała dywizja oraz wspierające jej działania formacje sowieckie przystąpiły do zmasowanego ataku na pozycje niemieckie w pobliżu brzegów Wisły wydaje się bardzo prawdopodobne, że przerzucenie przez rzekę oddziałów „ludowego”

---

<sup>256</sup> M. Konieczny, *Jaki startują o świcie*, Warszawa 1980, s. 253 – 254.

<sup>257</sup> I. Koliński, op. cit., s. 196.

Wojska Polskiego i oddziałów powstańczych przebiegło by bez większych trudności. Możliwe, że w dniu 23 września miało miejsce poszukiwanie słynnego „działa kolejowego”, którego zniszczenie przez lata przypisywano w polskiej historiografii działaniom samolotów wchodzących w skład „skrzydlatej dywizji”. Rzeczywistość jest jednak zupełnie inna, gdyż dopiero niedawno na podstawie pogłębionej kwerendy archiwalnej udało się ustalić, że dywizja nigdy nie zaatakowała żadnego działa kolejowego <sup>258</sup>.

23 września pułki 1 i 611 otrzymały zadanie przeprowadzenia rozpoznania przedpoła 1 Armii Wojska Polskiego. Jak udało się ustalić na podstawie zachowanych dokumentów archiwalnych piloci poszukiwali ciężkich dział, które ostrzeliwały przeprawę wykorzystywaną przez polskie oddziały. Zadanie to przeprowadzono siłami 10 samolotów myśliwskich i szturmowych. W trakcie rozpoznania piloci stwierdzili niewielki ruch na drogach Warszawa – Piaseczno i Warszawa – Sierpc. Wykryto również liczne stanowiska nieprzyjacielskiej artylerii przeciwlotniczej, która uaktywniła się w rejonie Piaseczna i Rakowa. Podczas lotu stanowiska niemieckiej artylerii plot., zostały ostrzelane przez pilotów myśliwskich. Szturmowcy prowadzeni przez por. Kitajewa uzupełnili meldunek złożony przez dowodzącego osłoną myśliwską kpt. Gaszyna informacjami o silnym ogniu przeciwlotniczym ze skraju Warszawy. Stanowiska nieprzyjaciela dostrzeżono min., w rejonie Służewa i Piaseczna <sup>42</sup>.

24 września dzienne jednostki lotnicze przystąpiły do bardziej wyężonego rozpoznawania rejonu działania 1 Armii Wojska Polskiego. Ciężar przeprowadzenia całej serii lotów rozpoznawczych spadł na pułk szturmowców. W trakcie lotów bojowych każda para Iłów prowadząca rozpoznanie miała zapewnione wsparcie jednej pary myśliwców. Jednocześnie do rejonu gdzie przeprowadzano loty skierowano jedną czwórkę myśliwców z zadaniem przeprowadzenia wymiatania myśliwskiego. Niestety, w powietrzu nie pojawiły się żadne wrogie samoloty, co było sporym rozczarowaniem dla żądnych walki i niemieckiej krwi pilotów. Szansa do postrzelania nadarzyła się dopiero podczas przelotu nad Piasecznem gdzie dostrzeżono pociąg zmierzający w stronę Warszawy. Jak wynika ze wspomnień ówczesnego chor.

---

<sup>258</sup> P. Rapiński, *1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” w latach 1943 – 1945*, Oświęcim 2018, s. <sup>42</sup> Z. Bulzacki, *Materiały i dokumenty do historii Ludowego Lotnictwa Polskiego. 3 plsz (23.08.1944 – 9.05.1945)*, Poznań 1975, s. 66.

Edwarda Chromego dwa myśliwce zostały skierowane do ataku na skład:

*W słuchawkach rozlega się głos Matwiejewa:*

*-Kalinowski i Chromy, atakować parowóz. Ja osłaniam was z góry.*

*Matwiejew postępuje jak prawdziwy dowódca. Pociąg jest łakomym i łatwym do skonsumowania kąskiem. Każdy z pilotów miałby na niego chętkę. Matwiejew oddaje go nam, zostając w górze, by nas osłaniać. Czyni to zgodnie nie tylko z taktyką lotnictwa myśliwskiego, ale etyką dowódcy. W tej chwili przestajemy być z Kalinowskim myśliwcami, a stajemy się szturmowcami. Nic nas nie obchodzi nieprzyjacielskie samoloty. Przed nami tylko jeden cel: towarowy pociąg. Jak na komendę oddajemy drążki do przodu, redukując niego gaz. Niczym strzały pędzimy do ziemi. Prędkość gwałtownie wzrasta. Maleje odległość. Odbezpieczam kaemy i działko. Uruchomię je za chwilę. Na ten moment długo czekałem. Nurkujemy z Kalinowskim jeden za drugim, kierując się w stronę parowozu. Na wysokości 300 metrów obok samolotu ukazują się szare smugi, obramowując go z obu stron. Czyżby gdzieś w pobliżu toru kolejowego stała bateria przeciwlotnicza? – zastanawiam się.*

*Nie! To na jednym z odkrytych wagonów jest ustawione przeciwlotnicze działko i ono pluje w naszą stronę.*

*-Obezwładnijcie najpierw działko – radzi Matwiejew.*

*Krąży on na wysokości ponad 1000 metrów i dobrze widzi błyski. Działko znajduje się mniej więcej w środku składu pociągu. Musimy powtórzyć nalot. Wyrrywam w górę, kładąc samolot w głęboki skręt. Na chwilę ginie mi z pola widzenia pociąg i tor kolejowy. Znow go widzę. Tym razem mam go z lewej strony. Zawracamy. Pociąg znajduje się przed nami. Kalinowski omal że pionowo idzie w dół. Kilkaset metrów za nim ja. Lecę po osi prostego w tym miejscu toru. Łapię w celownik parowóz. Przesuwają się towarowe wagony, ukazuje się platforma z działkiem. Kalinowski kończy atak i pnie się w górę. Trzymam platformę w celowniku. Zbliżam się coraz bardziej. Odkładam poprawkę. Już. Naciskam spusty kaemów i działka. Do monotonnego odgłosu pracy silnika włącza się gdakanie działka i ujadanie kaemów mojej „czwórki”. Wspaniały koncert, którego nie zamienilibym na najpiękniejszą symfonię. Biję seriami w odkryty wagon i stojące na nim działko. Trwa to bardzo krótko. Wyrównuję samolot. Siła odśrodkowa wgniata mnie w fotel. Tuż pod brzuchem maszyny błyskawicznie przesuwa się platforma. Widzę na niej*

*leżących szkopów w hełmach. Nie wiem, czy są zabici lub ranni, czy też przestraszeni. Raczej to pierwsze, działko bowiem milczy* <sup>259</sup>.

Po zakończeniu działań rozpoznawczych i osłonowych dowództwo dywizji zdecydowało o skierowaniu pułku myśliwskiego do osłony pozycji własnych jednostek na warszawskiej Pradze. Zadanie to wykonywały trzy czterosamolotowe klucze. Pierwszy klucz dowodzony przez mjr. Wicherkiewicza działał między 11.05, a 12.15, drugi dowodzony przez Wierbickiego od 12.30 do 13.45, a ostatni dowodzony przez Lisieckiego od 13.55 do 15.10. Podczas działań prowadzonych przez pułk doszło do zestrzelenia samolotu pilotowanego przez Wicherkiewicza. Niestety, pilotowi nie udało się wylądować na terenie znajdującym się w rękach powstańców lub „berlingowców”. Lotnik jeszcze będąc nad Wisłą wyskoczył ze spadochronem, a wiatr zniósł go na pozycje niemieckie. Początkowo w historiografii PRL postawę pilota stawiano za wzór <sup>260</sup>, jednakże już kilka lat po wojnie zaprzestano publikowania jakichkolwiek informacji na temat lotnika, co wydaje się dość dziwne biorąc pod uwagę zażyłe kontakty Wicherkiewicza z Berlingiem, jeszcze w okresie „małachowieckim”. Jak się okazuje powód był dość poważny – wiele wskazuje na to, że podczas swojego pobytu w niewoli Wicherkiewicz nawiązał współpracę agenturalną z wywiadem niemieckim i podjął się zorganizowania grupowej dezercji z pułku „Warszawa” <sup>261</sup>.

Do działań rozpoznawczych pułk szturmowy i myśliwski powróciły 29 września. Tego dnia pułk myśliwski i szturmowy przeprowadziły serię rozpoznań w rejonie Warszawy. Podczas pierwszego lotu rozpoznawczego Rosjanie i wspierający ich Polacy wyszukiwali celów nad rejonem Warszawa – Żerań – Tarchomin – Piekiełko. Do wykonania tego zadania, dowództwo 611 Pułku wyznaczyło tylko jeden samolot pilotowany przez ppor. Grzegorza Kramarczuka. Pilot ten wykonał jeszcze jeden lot rozpoznawczy w godzinach popołudniowych (między 16.10, a 17.00). Dwie minuty po tym jak maszyna Kramarczuka i dwa zapewniające mu osłonę myśliwską Jaki-1b oderwały się od nawierzchni połowego lotniska, w powietrzu znalazła się kolejna grupa złożona z 11a i dwóch myśliwców. Tym razem za sterami szturmowca zasiadł chor. Leonid Mironienko.

---

<sup>259</sup> E. Chromy, op. cit., s. 125 – 127.

<sup>260</sup> J. Meissner, *Warszawa kurs na Berlin!*, Warszawa 1959, s. 39 – 51.

<sup>261</sup> P. Rapiński, op. cit., s.

Rozpoznanie przeprowadzone przez jednostki lotnictwa dziennego w rejonie Warszawy nie miała większego sensu – powstańcy zostali odepchnięci od Wisły i dla wszystkich w mieście było jasne, że walki już niebawem dobiegną końca. 30 września w godzinach przedpołudniowych dywizja przystąpiła do uderzeń szturmowych nieopodal Tarchomina i Piekiełka. Uderzenie wykonało osiem samolotów szturmowych Ił-2 dowodzonych przez Kitajewa. W jego trakcie zaatakowano baterię nieprzyjacielskiej artylerii znajdującą się w pobliżu Żerania, na stanowiskach artylerii dostrzeżono 15 samochodów, które również padły ofiarą nalotu. Następnie Iły skierowały się w stronę Piekiełka, gdzie także zauważono stanowiska niemieckiej artylerii. I tym razem szturmowce przystąpiły do ataku, którego przeprowadzenie utrudniał ogień niemieckiej obrony przeciwlotniczej. Już po zakończeniu ataku na niebie pojawiły się dwa myśliwce Bf 109, które zaatakowały szturmowce, ale Niemcy zostali odparci ogniem strzelców pokładowych <sup>262</sup>. Co ciekawe Polacy wchodzący w skład eskorty zameldowali o pojawieniu się 4 myśliwców Bf 109. Wydaje się, że dwóch Niemców ruszyło na spotkanie myśliwców, podczas gdy dwie pozostałe maszyny podjęły próbę zaatakowania szturmowców <sup>263</sup>.

Kwadrans po starcie pierwszej grupy w powietrzu znalazła się kolejna ósemka szturmowców prowadzona przez kpt. Dawidiana. Szturmowce razem z myśliwcami z pułku „Warszawa” udały się w pobliże Tarchomina, gdzie zaatakowano stanowiska niemieckiej artylerii i piechoty. Trzecia grupa wyruszyła o 11.35 pod dowództwem kpt. Michała Stupaka do rejonu Różopole – Płudy – Tarchomin. We wszystkich miejscowościach samoloty szturmowe natrafiły na cele godne bomb i rakiet.

Równocześnie z zaprzestaniem walk na przyczółku czerniakowskim (wspieranym od 15 września sporadycznymi nalotami pułku „Kraków” na port czerniakowski), zakończyła się większa działalność pułku nocnych bombowców. Niestety, działania prowadzone w ramach wspierania oddziałów idących z pomocą powstaniu były mało skuteczne, ze względu na niewielkie możliwości bojowe samolotów Po-2. W tej sytuacji dalsze loty zostały wstrzymane aż do czasu gdy dywizja rozpoczęła działania bojowe w rejonie Jabłonny.

---

<sup>262</sup> Z. Bulzacki, op. cit., s. 70.

<sup>263</sup> WBH, CAW, III.270.4, k. 11.

Podsumowując działania dywizji w pierwszym miesiącu jej służby frontowej należy podkreślić, iż lotnictwo niemieckie zachowywało się dość ospale. Doszło do czterech spotkań z samolotami myśliwskim Fw 190, bazującymi prawdopodobnie na węźle lotniskowym w Radomiu <sup>264</sup> i dwóch spotkań z Messerschmittami Bf 109 działającymi z lotniska w Modlinie.

Na tym jednak nie zakończyła się aktywność niemieckiego lotnictwa:

*Wojskowa flota powietrzna nieprzyjaciela prowadziła intensywny wywiad lotniczy sieci lotniskowej jednostek dywizji na samolotach He 111 na wysokości 5000 m wzwyż. Na skutek słabo zorganizowanego podawania przez radio obserwacji posterunków obserwacyjno – powietrznych łączności, wylotów myśliwcami na przechwycenie nie dokonywano.*

*Dyżurujące pary wlatywały 6 razy, po zauważeniu samolotów nieprzyjaciela lecz bezskutecznie, bo we wszystkich wypadkach nieprzyjaciel uchodził za chmury, lub na swoje terytorium.*

*[...] W czasie nocnego wywiadu nieprzyjacielskiego nad operacyjnym lotniskiem z pułku lotniczego bombowców nocnych samoloty od czasu do czasu dokonywały zwrotów, podając sygnały rakietami. 19.9.44 r. wywiadowca lotniczy ostrzeliwał z dział, karabinów maszynowych fikcyjne lotnisko i stanowiska reflektorów. W nocy 16-17.9.44 r. w następstwie obecności samolotu nieprzyjaciela w powietrzu, trzeba było powracające z zadania bojowego samoloty kierować na wyczekiwania, gdzie skupiło się około 15 samolotów na czas do 40 minut. Dzięki zdyscyplinowanemu, całkowitemu zaciemnieniu sygnałów świetlnych na lotnisku, nieprzyjaciel nie odkrył go <sup>265</sup>.*

Warto również odnotować, że dowództwo armii bardzo wysoko oceniało poziom współpracy pomiędzy personelem pułku myśliwskiego i szturmowego. Po lotach odbywały się wspólne odprawy, podczas których szeroko omawiano przebieg poszczególnych zadań. Rosjanie i Polacy wskazywali na błędy popełniane przez obie strony w celu uniknięcia podobnych wypadków w kolejnych lotach bojowych.

Nie bez znaczenia pozostaje także wysokość start bojowy poniesionych przez dywizję w pierwszym miesiącu działań bojowych. Dywizja utraciła jeden samolot myśliwski Jak-1b,

---

<sup>264</sup> WBH, CAW, sygn. III.4.9, k. 7.

<sup>265</sup> WBH, CAW, sygn. III.4.9, k. 7 – 8.



zestrzelony przez artylerię przeciwlotniczą średniego kalibru, utracono również jeden samolot szturmowy Ił-2. Co ciekawe ze stanu 611 pułku spisano w tym okresie dwa samoloty Ił-2, które nie nadawały się do naprawy. Prawdopodobnie chodzi o zniszczoną nad Warszawą maszynę pilotowaną przez Czekłagowa.

Znacznie lepiej wypadła statystyka w 2 PNB „Kraków”, który pomimo wykonania ponad 400 lotów bojowych nie utracił żadnego samolotu, jeśli nie liczyć dość nieprzyjemnego incydentu, w którym uczestniczył majster uzbrojenia, który pomyłkowo wystrzelił z raketnicy w stronę stojących w rzędzie samolotów. W wyniku wystrzału spłonął jeden z samolotów należących do jednostki.

Pierwszy miesiąc działań bojowych prowadzonych przez dywizję wykazały, że polskie jednostki pomimo niewielkiego doświadczenia bojowego mogą przeprowadzić działania bojowe w każdych warunkach. Było to niezwykle ważne dla młodego personelu latającego, który po raz pierwszy wziął udział w walkach powietrznych. Niestety, przy tej okazji nie odbyło się bez strat w ludziach i sprzęcie. Najtragiczniejsze w pierwszym okresie działalności polskiej dywizji było jednak poczucie bezsilności jakie towarzyszyło polskim pilotom obserwującym z nieba tragedię Warszawy. W zasadzie jedynie zrzuć dokonywane przez załogi z pułku „Kraków” można uznać za pewną formę pomocy dla oddziałów naziemnych, gdyż ataki na stanowiska niemieckiej artylerii nie były prowadzone w sposób ciągły, co uniemożliwiało wykorzystanie wsparcia udzielonego powstańcom przez „berlingowców”.

Warto również odnotować, iż w miesiącu wrześniu w obu „młodych” pułkach trwała wyczerpująca praca wyszkoleniowa, która negatywnie wpłynęła na działania bojowe jednostki. Wiele wskazuje na to, że szkolenie przeprowadzone na terenie ZSRR nie pozwoliło na odpowiednie przygotowanie personelu latającego i obsługi naziemnej, w związku z czym konieczne było doszkolenie już po przybyciu na front.

<b>Tab. 7</b> Ilość lotów wykonanych przez 1 Mieszana Dywizję Lotniczą w m-cu wrześniu 1944 r. <sup>1</sup>				
<b>Loty w dzień</b>	<b>1 PLM</b>	<b>2 PNB</b>	<b>611 PISz</b>	<b>Dywizja</b>
Ilość samolotów	37	-	32	69
Ogólna ilość lotów	112	-	120	232
Czas lotów	105 h 44'	-	125 h 10'	230 h 54'
<b>Loty w nocy</b>	<b>1 PLM</b>	<b>2 PNB</b>	<b>611 PISz</b>	<b>Dywizja</b>
Ilość samolotów	-	23	-	23

Ogólna ilość lotów	-	443	-	443
Czas lotów	-	651 h 41'	-	651 h 41'
<b>Tab. 8</b> Ilość amunicji wd. kalibrów zużytej w 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej w m-cu wrześniu 1944 r.				
	<b>1 PLM</b>	<b>2 PNB</b>	<b>611 PLSz</b>	
Kaliber 7,62 mm	-	-	28290 szt.	
Kaliber 12,7 mm	1502 szt.	-	4400 szt.	
Kaliber 20 mm	1790 szt.	-	-	
Kaliber 23 mm	-	-	15095 szt.	
Kaliber 37 mm	-	-	1745 szt.	
Rakiety RS-82	-	-	190 szt.	

<b>Tab. 9</b> Sprzęt nieprzyjaciela zniszczony w wyniku działań 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej w m-cu wrześniu 1944 r.				
	<b>1 PLM</b>	<b>2 PNB</b>	<b>611 PLSz</b>	<b>1 Dyw. Lot.</b>
Parowozów	1	-	2	3
Wagony kolejowe	-	-	16	16
Samochody i ciągniki	-	-	47	47
Wozy konne	-	-	22	22
Moździerze	-	12	4	16
Działa plot.	7	-	-	7
Zburzone budynki	-	64	-	64
Obezwładnione stanowiska art. plot.	-	-	10	10
Wywołane pożary	-	23	20	43
Wywołane wybuchy	-	8	3	11
Zabici i rozproszeni żołnierze	-	250	380	630
<b>Tab. 10</b> Ilość godzin przeznaczonych na szkolenie w poszczególnych jednostkach 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej w m-cu wrześniu 1944 r.				
	<b>1 PLM</b>	<b>2 PNB</b>	<b>611 PLSz</b>	<b>1 Dyw. Lot.</b>
Nawigacja	7	11	14	32
Bombardowanie	-	4	-	4

Szkolenie polityczne	5	6	16	27
Uzbrojenie	4	10	14	28
Szkolenie techniczne	8	6	20	34
Instrukcja przeprowadzania lotów	-	2	2	4
Wyszkolenie sanitarne	2	-	9	11
Zapoznanie z rozkazami	2	5	2	9
Analiza lotów	8	15	4	27
Przygotowanie do lotów	5	30	20	55
Analiza techniczna	-	-	3	3
Praca na sprzęcie technicznym	108	130	140	378
Szkolenie radiowe	20	-	17	37
Konferencje	-	-	6	6
Studiowanie doświadczeń wojennych	-	3	-	3
Taktyka	16	3	10	29
Meteorologia	6	-	8	14
Zapoznanie z rejonem działań	13	6	-	19
Teoria techniki pilotażu	5	-	-	5
Instrukcja eksploatacji zimą	2	-	-	2
Uzbrojenie Specjalne	-	-	5	5
Strzelanie praktyczne	15	8	12	35

<sup>1)</sup> Tabele 7 – 10, opracowanie własne na podstawie: WBH, CAW, sygn. III.4.9, k. 1 – 18.

Jak widać pomimo skierowania dywizji na front szkolenie personelu lotniczego i naziemnego nadal zajmowało znaczną część

czasu. Najbardziej zastanawiające wydaje się, że stosunkowo niewiele czasu przeznaczono na pracę polityczną, która najaktywniej przebiegała w pułku szturmowców. Wydaje się, że wiązało się to z prowadzeniem tam intensywnej nauki języka polskiego, która na podstawie wcześniejszych rozkazów generała Berlinga była obowiązkowa dla wszystkich oficerów sowieckich przydzielonych do Wojska Polskiego <sup>266</sup>.

### *Październik 1944 r.*

Upadek powstania warszawskiego odbił się negatywnie na aktywności „ludowego” Wojska Polskiego i wchodzących w jego skład jednostek lotniczych. Nie ulega wątpliwości, że działania rozpoznawcze prowadzone przez dywizję w rejonie Warszawy miały na celu przygotowanie „gruntu” pod kolejne próby wysadzenia desantu, lub zorganizowanie kolejnego uderzenia w rejonie Warszawy. Kapitulation oddziałów powstańczych w dniu 3 października położyła kres tym planom.

W nowej sytuacji oddziały „ludowego” WP otrzymały zadanie rozpoczęcia działań bojowych na kierunku Jabłonna – Legionowo. W działach tych uczestniczyły także oddziały Armii Czerwonej, których celem było zepchnięcie oddziałów niemieckich w stronę wideł Wisły i Narwi. Działania Polaków rozpoczęły się 10 października 1944 r. W pobliżu Jabłonny Niemcy zgromadzili dość pokaźne siły obejmujące 19 Dywizję Pancerną, 3 Dywizję Pancerną SS „Totenkopf” oraz 5 Dywizję Pancerną „Viking”. Jednostki te były znacznie osłabione po walkach toczonych praktycznie nieustannie od początku 1944 r., ale nadal stanowiły poważne zagrożenie dla 1 Armii Wojska Polskiego i oddziałów sowieckich.

Polacy działali głównie w rejonie Żerania, gdzie starano się wyprzeć siły 19 Dywizji Pancernej za Kanał Żerański. Ze względu na silny opór w rejonie kanału, dowództwo 1 Armii zdecydowało o wezwaniu na pomoc lotnictwa <sup>267</sup>.

Pierwsze loty w tym rejonie przeprowadzono już pod koniec września, ale główne działania na tym odcinku rozpoczęły się w październiku, gdy jako pierwszy do walki przystąpił 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków”. „Krakusi” otrzymali zadanie

---

<sup>266</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.16, k. 4.

<sup>267</sup> I. Koliński, op. cit., s. 199.

przeprowadzenia uderzeń bombowych na terenie Jabłonnej, Dąbrówki i Choszczówki. Personel przystąpił do realizacji postawionych przed nim zadań bojowych w nocy z 13 na 14 października. Tego dnia wykonano 84 loty bojowe, podczas których zrzucono 13,6 t bomb różnej masy i kalibru. Działania przeprowadzone tej nocy oceniono bardzo pozytywnie, a personelowi latającemu polskiej jednostki zaliczono wywołanie 23 pożarów, 6 wybuchów, a także zniszczenie 28 samochodów i 31 dział <sup>268</sup>. Liczby te nie są jednak potwierdzone przez inne opracowania, które podają, że w nocy z 13 na 14 pułk wykonał 52 loty w rejonie Jabłonna, 32 na Dąbrówkę i 20 na atakowanie celów wzdłuż przebiegającej w tym rejonie szosy. W ich trakcie zniszczono: 24 domy, 15 samochodów, 11 dział i 6 reflektorów <sup>269</sup>.

Pułk kontynuował działania bojowe także następnej nocy. Prawdopodobnie podczas jednego z ostatnich lotów wykonanych w nocy z 14 na 15 października w rejonie Jabłonna lotnicy z krakowskiego pułku dostrzegli kolumnę samochodową, a w pobliżu Nowego Dworu duże zgrupowanie niemieckich samochodów. Ponieważ samoloty Po-2 nie nadawały się do przeprowadzenia skutecznych ataków na podobne cele, dowództwo dywizji zdecydowało o skierowaniu do działań w tym rejonie samolotów szturmowych Il-2 z 611 Pułku.

Loty uderzeniowe prowadziła nie tylko kadra pułku szturmowego, ale także piloci myśliwcy. Po tym jak na zwalczanie celów naziemnych w rejonie Nowodwory – Winnica, wyleciała szóstka samolotów Il-2 prowadzonych przez Koźlenkę, na „obezwładnienie” nieprzyjacielskich stanowisk artyleryjskich w pobliżu Nowodwory – Winnica (a więc tym samym na którym działali już szturmowcy i zapewniający im osłonę piloci myśliwcy dowodzeni przez ppor. Włodzimierza Bojewa.

Już podczas pierwszego uderzenia przeprowadzanego przez Koźlenkę w rejonie działań „ludowego” lotnictwa pojawiły się cztery myśliwce Fw 190 – do walki z polskimi Jakami ponownie nie doszło. Dostrzeżeni w rejonie Chotomowa Niemcy po raz kolejny uniknęli walki.

Trzy minuty po tym jak na swoje zadanie wyruszyły szturmowce Koźlenki, w powietrzu pojawiła się para Chaustowicz – Jakubik, która korzystając z samolotów Jak-1b ostrzelała stanowiska

---

<sup>268</sup> Ibidem.

<sup>269</sup> M. Monis, op. cit., s. 92.

niemieckiej artylerii. Jak wynika ze złożonego po locie meldunku, pilotom udało się „wyłączyć” z użycia działko przeciwlotnicze. Lotnicy namierzali także stanowiska nieprzyjacielskich ciężkich dział przeciwlotniczych. Minutę po jedenastej nad rejon Nowodwory – Winnica wyruszyła kolejna grupa samolotów myśliwskich i szturmowych. Prowadzącym formacji szturmowej był Dawidian, natomiast myśliwcami dowodził kpt. Gaszyn. Przebieg lotu trwającego między 11.01, a 11.51 jest dość zagadkowy. Jak dotychczas wydawało się, że podczas zadania nie doszło do spotkania z samolotami myśliwskimi nieprzyjaciela, jednakże meldunek złożony w Zadybiu Starym o 12.30 przez kpt. Dawidiana mówi coś zupełnie innego. Według radzieckiego oficera podczas lotu w pobliżu miejscowości Winnica doszło do spotkania z dwoma samolotami Fw 190, które zostały ostrzelane przez strzelców pokładowych z Iłow<sup>270</sup>. Niektóre opracowania wspominają także o pojawieniu się samolotów Bf 109<sup>271</sup>, jednakże wydaje się, że bardziej wiarygodne są meldunki składane „na żywo” po lotach bojowych.

Według tego samego opracowania, jedna z maszyn niemieckich została celnie ostrzelana przez strzelca pokładowego – „foka” lub „messer”, miała zniknąć w chmurach ciągnąc za sobą długi pióropusz czarnego dymu<sup>272</sup>.

Kolejne uderzenie przeprowadzono w rejonie Nowodwory – Winnica. Tym razem formację szturmowców poprowadził Kitajew, natomiast osłoną pokierował kpt. Wysoczyński z III Eskadry 1 PLM. Zadanie miało dość nieprzewidywany przebieg:

*Zadanie wykonano. Samoloty Il-2 w jednym zjściu rzuciły bomby na Jablonnę, zauważono wybuch pożaru. Wierzchnicki atakował stanowiska artylerii plot. Bogusiewicz wracając z nad celu spotkał oddalony od własnej grupy i uszkodzony przez małokalibrową artylerię plot samolot Il-2 nr. 29, przyłączył się do niego oraz osłaniał i prowadził. Z braku paliwa lądował wraz z uszkodzonym „Ilem” na lotnisku Leńki 16 km na północy zachód od Mińska Mazowieckiego. Kapitan Wysoczyński, także powrócił później od swojej grupy. Pozostał nieco dłużej nad celem gdzie krążył jakiś opóźniony „Il”, Wysoczyński osłaniał go tak długo, póki nie pozostał*

---

<sup>270</sup> Z. Bulzacki, 3 plsz..., s. 72.

<sup>271</sup> I. Koliński, op. cit., s. 201.

<sup>272</sup> Ibidem.

*mu minimalny zapas paliwa, wtedy wezwał „Ila” do powrotu i wrócił na własne lotnisko* <sup>273</sup>.

W godzinach popołudniowych kontynuowano działania bojowe. Zadania bojowe wykonały jeszcze trzy grupy – tym razem jednak na bombardowanie wyruszało po osiem szturmowców, którym za każdym razem towarzyszyła czwórka Jaków. Dowódcami grup uderzeniowych byli: ppor. Kramarczuk, por. Michał Tietierin oraz ppor. Anatolij Michajłow. Myśliwcami dowodzili natomiast: Matwiejew, Lisiecki i Konieczny. W przeciwieństwie do wykonywanych wcześniej zadań, tym razem obyło się bez nieprzyjemnych niespodzianek ze strony niemieckiej obrony przeciwlotniczej i myśliwców.

Ogółem podczas działań bojowych przeprowadzonych w ciągu dnia, łupem polskiej dywizji padły: 3 zniszczone czołgi, 5 samochodów, 5 dział artylerii przeciwlotniczej, a także nieznaną liczbą rannych i zabitych żołnierzy niemieckich <sup>274</sup>.

W nocy do akcji przystąpiły załogi bombowców z 2 pułku. Ich działania ponownie koncentrowały się w rejonie Tarchomin – Jabłonna – Legionowo. Jeden z uczestników prowadzonych wówczas działań, pilot „krakowskiego” pułku bombowego wspominał:

*Niezapomnianym przeżyciem był mój pierwszy lot bojowy. Otrzymaliśmy wówczas zasadnie: zbombardować umocnienia obronne i stanowiska artyleryjskie nieprzyjaciela w rejonie Jabłonna. Bombardowanie przeprowadzaliśmy pojedynczymi samolotami, które startowały w odstępach 2-minutowych. Startowałem jako drugi (pierwszy leciał dowódca eskadry mjr. Tyszkiewicz), przy czym podano mi punkt, do którego lecąc miałem nabrać wysokości 1400 m. Następnie miałem wykonać bombardowanie z lotu szybowego z wysokości 800 m. Zbliżając się do celu zobaczyłem samolot dowódcy objęty światłem reflektorów i znajdujący się pod silnym ostrzałem artylerii przeciwlotniczej nieprzyjaciela. Po chwili mój samolot znalazł się również w strefie ostrzału i smug reflektorów. Odruchowo chciałem wykonać skręt, aby wyjść spod światła reflektorów. Wówczas w słuchawce rozległ się spokojny głos mego nawigatora mł. lejtanta Charszyna naprowadzający mnie na cele, które mieliśmy zniszczyć.*

---

<sup>273</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 14.

<sup>274</sup> I. Koliński, op. cit., s. 199.

*Natychmiast się opanowałem. Przede wszystkim należało zniszczyć reflektory, które dokładnie oświetlały nasze samoloty. Już po pierwszych zrzutach bomb zgasły dwa reflektory, dalsze spowodowały pożary w miejscu, gdzie według posiadanych danych stacjonowały oddziały faszystowskie. Po wykonaniu zadania wyszedłem na punkt orientacyjny, skąd powróciłem na lotnisko. Podziękowanie za dobre wykonanie zadania, jakie wspólnie z moim nawigatorem otrzymałem po locie, było dla mnie najlepszą nagrodą i utwierdziło mnie w poczuciu dobrze wypełnionego obowiązku* <sup>275</sup>.

Niestety, nie wszystkie loty kończyły się dobrze. Podczas walk nad Jabłonną została zestrzelona załoga w składzie plut. Michał Kulikow i chor. Dymitr Zadoje <sup>276</sup>.

W nocy z 15 na 16 październik lotnicy „Krakowa” rozpoczęli działania o 19 i pozostawali „na nogach” aż do 7 rano. Podczas wykonanych w tym czasie lotów jednostka zapisała na swoje konto zniszczenie 8 dział, 6 punktów oporu oraz wywołanie 7 pożarów. W ciągu dnia jednostki myśliwska i szturmowa odpoczywały, ale w nocy „Kraków” ponownie atakował stanowiska nieprzyjaciela. Tym razem na konto załóg z polskiej jednostki zapisano: 15 samochodów, 10 dział i 2 reflektory. Do osiągnięcia tych rezultatów zużyto 18440 kg bomb <sup>277</sup>.

Ze względu na przedłużenie się działań bojowych ostatnie załogi powróciły na lotnisko już w świetle dnia. Dowódcami załóg, które powróciły do Woli Rawskiej już w świetle dnia byli kapitan Bukowski, podporucznik Zieliński oraz chorąży Rybak <sup>278</sup>.

Znacznie gorzej potoczyły się wypadki w nocy z 16 na 17 października, gdy ze względu na silne zachmurzenie oraz pogarszające się warunki atmosferyczne 4 załogi zagubiły się i nie wróciły do Woli Rawskiej w oznaczonym czasie. Jeden z samolotów lądował przymusowo na trasie, pozostałe jednak zdołały powrócić na własne lotnisko.

Działania nocne kontynuowano w nocy z 18 na 19 października, gdy głównym celem bombowców z pułku „Kraków” były pociągi i samochody poruszające się na północ od Legionowa w rejonie miejscowości Derlacz, gdzie trwało przegrupowanie oddziałów

---

<sup>275</sup> J. Jacewicz, *Wspomnienia bojowe*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy”, nr. 8/1958, s. 82 – 83.

<sup>276</sup> I. Koliński, op. cit., s. 202.

<sup>277</sup> M. Monis, op. cit., s. 95.

<sup>278</sup> Ibidem, s. 96.



niemieckich. Ponieważ działania bombowców „Kraków” nie przyniosły spodziewanych rezultatów dowódca dywizji zdecydował o przeprowadzeniu uderzeń dziennych na miejsca koncentracji nieprzyjaciela wykryte podczas lotów nocnych.

We wczesnych godzinach popołudniowych pułk „Warszawa” wspólnie ze szturmowcami przystąpił do działań bojowych w rejonie Jabłonna – Legionowo. Pierwsza grupa 8 Iłów pod dowództwem ppor. Kramarczuka ruszyła do akcji wspólnie z myśliwcami prowadzonymi przez Nikołaja Bujewicza. Kilka minut po pierwszej grupie szturmowców do działań przystąpiła druga grupa złożona z 6 szturmowców prowadzonych przez por. Mironienkę <sup>279</sup>, w tym przypadku dowódcą eskorty myśliwskiej, która również opuściła lotnisko w Zadybiu Starym był kpt. Gaszyn. Niestety podczas lotu bojowego utracona została jedna z maszyn szturmowych pilotowana przez Rożkova. Iła strącono najprawdopodobniej przy pomocy artylerii przeciwlotniczej. Niestety, pogarszające się warunki atmosferyczne uniemożliwiły polskim myśliwcom na zbliżenie się do miejsca przeprowadzenia ataków szturmowych.

Na problemy z pogodą nie narzekali tymczasem piloci pułku „Kraków”, którzy wznowili działania bojowe wieczorem 21 października 1944 r. Tego dnia w rejonie Jabłonnej, Polacy atakowali cele na szosie Henryków – Jabłonna, gdzie ich łupem padło 9 dział i 11 budynków zajmowanych przez oddziały niemieckie. Na likwidację opisywanych sił, „Kraкуси” potrzebowali 50 lotów bojowych. Rankiem pogoda nadal nie pozwalała na prowadzenie lotów bojowych przez jednostki lotnictwa dziennego. Następnej nocy, odpoczywał również pułk nocnych bombowców. Lotnicy z pułku „Kraków” wznowili działania bojowe w nocy z 23 na 24 października, gdy jednostka wykonała 106 lotów bojowych o łącznym czasie 10 godzin. Podczas wykonanych tej nocy lotów na pozycje niemieckie w pobliżu Jabłonne spadło 17,3 t bomb różnych kalibrów <sup>280</sup>.

24 października do akcji ponownie włączyły się jednostki lotnictwa dziennego – myśliwce z pułku „Warszawa” i Iły z 611.

---

<sup>279</sup> Istnieje spora rozbieżność pomiędzy dokumentacją archiwalną 1 PLM „Warszawa”, a dokumentami dotyczącymi 611 PLSz. Zgodnie z dokumentami 1 Pułku, w dniu 19 października zadanie bojowe wykonały dwie grupy szturmowe – najpierw grupa ppor. Kramarczuka, a następnie grupa por. Mironienki. W dokumentacji 611 PLSz jest mowa tylko o grupie Mironienki. WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 14 – 15; Z. Bulzacki, *3 plsz...*, s. 75.

<sup>280</sup> I. Koliński, op. cit., s. 203.

Działania rozpoczęto kwadrans po ósmej, gdy z Zadybia Starego wyleciało osiem samolotów – 4 Iły prowadzone przez ppor. Mironienkę lub według innej wersji, chor. Sielnika oraz 4 Jaki prowadzone przez kpt. Lisieckiego<sup>281</sup>. Zadanie polegało na bombardowaniu stanowisk nieprzyjaciela w rejonie Jabłonna – Legionowo. Podczas ataku na stanowiska artylerii w rejonie piloci Iłów dostrzegli dwa czołgi, niestety meldunek nie zawiera żadnych informacji na temat tego czy wspomniane pojazdy zostały zniszczone, czy też przetrwały pojawienie się Rosjan.

Kolejna grupa rozpoczęła działania minutę po chor. Sielniku. Na czele szturmowców udających się nad szosę Henryków – Winnica stanął Kramarczuk – lot nie został odnotowany w dokumentacji 611 PLSz, a grupą osłony kierował mjr. Bujewicz. Lot przebiegł dość spokojnie, czego niestety nie można powiedzieć o kolejnej misji wykonanej przez 4 Iły prowadzone przez ppor. Mironienkę, którego osłaniała para w składzie Matwiejew – Chromy. Niestety, było to ostatnie zadanie ppor. Mironienki. Jego samolot został zestrzelony ogniem artylerii przeciwlotniczej. Pilot i strzelec, chor. Iwan Pantalejew poległ na miejscu<sup>282</sup>.

W sumie dokumentacja archiwalna pozwala na odtworzenie siedmiu wylotów wykonanych przez 611 PLSz w dniu 24 października. Myśliwcy wykonali tego dnia w sumie 9 lotów – zgodnie z zapisami w dokumentacji archiwalnej 1 Pułku, wszystkie obejmowały zadania bojowe wykonane na osłonę samolotów szturmowych z 611 Pułku. Kilka lotów polegało na przeprowadzeniu rozpoznania w rejonie Jabłonna. W ich trakcie wykryto znaczną koncentrację oddziałów nieprzyjaciela. Z tego względu dowódca dywizji płk. Smaga podjął decyzję o skierowaniu do prowadzenia dalszych działań pułku nocnych bombowców „Kraków”. Tym razem „Krakusi” bombardowali pojazdy na drodze Nowy Dwór – Jabłonna oraz w rejonie przepraw przez Wisłę na odcinku Rajszew – Jabłonna, gdzie podczas 61 lotów bojowych zniszczono 20 samochodów. Ceną za ten niewątpliwy sukces polskiego pułku było uszkodzenie 2 samolotów Po-2<sup>283</sup>.

Kolejnego dnia dywizja kontynuowała działania bojowe. Personel jednostek działających „w świetle dnia” skupił się na wykonaniu

---

<sup>281</sup> W dzienniku działań bojowych 1 PLM „Warszawa” jako prowadzącego grupę szturmowców podano chor. Wsiewołoda Sielnika. Z. Bulzacki, *3 ppsz...*, s. 136.

<sup>282</sup> Ibidem.

<sup>283</sup> I. Koliński, op. cit., s. 204.

lotów rozpoznawczych w rejonie Wieliszew – Dębie. Rozpoznanie przeprowadziła para szturmowców Il-2 dowodzona przez ppor. Michajłowskię. Osłonę szturmowcom zapewniła dwójka myśliwców prowadzona przez ppor. Wierbickiego. Podczas zadania napotkano na dwa niemieckie samoloty myśliwskie Fw 190. Do walki z nieprzyjacielem jednak nie doszło. Co ciekawe dwie „foki” dostrzeżone przez pilotów pułku „Warszawa” nie zostały wykryte przez załogi szturmowców.

Kolejny lot rozpoznawczy w tym samym rejonie został przeprowadzony w godzinach 15.35 – 16.35. Piloci działali w rejonie Wieliszew – Dębie – Jabłonna. Zgodnie z meldunkiem złożonym przez dowódcę eskorty myśliwskiej, kpt. Matwiejewa podczas lotu nie odkryto żadnych celów wojskowych <sup>284</sup>. Raport złożony przez ppor. Chabarina zawierał znacznie dokładniejsze informacje:

*W czasie od 16.00 do 16.08 z wysokości 1300 do 700 m zaobserwowano artylerię przeciwnika na stanowiskach ogniowych w rejonie Podrzewie, na drodze Krubin – Katuszyn ruch w obu kierunkach, w lesie na wschód od m. Barług – 8 samochodów. Silny ogień artylerii przeciwlotniczej, małokalibrowej artylerii przeciwlotniczej z rejonu Barług i Podrzewie. Lotnictwa myśliwskiego przeciwnika nie spotkano* <sup>285</sup>.

W kolejnych dniach okazało się, że na terenach rozpoznawanych przez jednostki lotnicze zlokalizowane są silne pozycje obronne nieprzyjaciela. Stanowiska niemieckie były atakowane przez dwie kolejne noce przez załogi lekkich bombowców z pułku „Kraków”. Podczas działań prowadzonych we wspomnianym rejonie pułk wykonał 220 lotów bojowych podczas których zniszczeniu lub uszkodzeniu uległy 42 nieprzyjacielskie samochody, 4 działa, 5 moździerzy oraz cały szereg innych środków ogniowych <sup>286</sup>. Podczas działań prowadzonych w rejonie Jabłonna na lotnisku w Woli Rawskiej lądował awaryjnie samolot należący do jednostki radzieckiego lotnictwa nocnego.

*Jakiś samolot przeciął ustalony krąg i lekkim ślizgiem zaczął podchodzić do lądowania w poprzek wyłożonych znaków. Kierownik lotów zaklął pod adresem niefortunnej załogi. Po chwili czerwona rakietka rozsypała się w ciemnościach. Jednak tajemniczy samolot zupełnie na to nie zareagował. Maszyna niezgrabnie dotknęła ziemi,*

---

<sup>284</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 15.

<sup>285</sup> Z. Bulzacki, *3 p/sz...*, s. 80.

<sup>286</sup> I. Koliński, op. cit., s. 204.

wykonała potężnego „kangura” i potoczyła się prosto na znajdujące się na stoisku samoloty.

*W ostatniej chwili znajdujący się tam kapral Staszczyszyn złapał za skrzydło samolotu, który gwałtownie zakreślił się i zatrzymał. Na kadłubie i płatach widać było czerwone gwiazdy. Nikt jednak z samolotu nie wysiadał. Podbiegli lotnicy i oczom ich ukazał się przejmujący grozą widok. W kabinie pilota siedział młody człowiek w mundurze lejtnanta. Wąska strużka krwi biegła mu z ust i ginęła w futrzanym okryciu. Była już skrzepla. Pilot nie żył. Nawigator był nieprzytomny, ale kurczowo ścisnął drążek sterowy. Przy wyciąganiu z kabiny pod wpływem bólu odzyskał świadomość. Był ciężko ranny. Kula przebiła mu bok, nogi zwisały bezwładnie, posiekane pociskami. Tylko jakiś nadzwyczajny wysiłek woli pozwolił mu sterować maszyną po śmierci pilota i doprowadzić ją do najbliższego lotniska* <sup>287</sup>.

Rankiem 27 października oddziały „ludowego” Wojska Polskiego, wspierane przez lotnictwo rozpoczęły działania bojowe niedaleko przepraw przez Wisłę na wysokości Jabłonnej i Legionowa. Około godziny 10.15 dowództwo dywizji podjęło decyzję o skierowaniu do rejonu Suchocin – Jabłonna pary Iłów dowodzonych przez Chabarina. Osłonę szturmowcom miała zapewnić aż czwórka Jaków z pułku „Warszawa”. Wynik rozpoznania przeprowadzonego przez załogi szturmowców okazał się dość owocny – piloci dostrzegli 20 samochodów poruszających się w rejonie Chotomów – Jabłonna, a także w pobliżu przeprawy pod Rajszewem. Na miejscu znajdowała się także kompania piechoty wzmocniona transporterami opancerzonymi i stanowiskami małokalibrowej artylerii przeciwlotniczej <sup>288</sup>.

W tej sytuacji kolejne grupy Iłów przestały zajmować się działaniami rozpoznawczymi i ruszyły do ataku na przeprawę w miejscowości Rajszew. Dowódcą grupy uderzeniowej wyznaczono por. Kitajewa, któremu przydzielono 5 Iłów. Podczas przelotu nad przeprawą w Rajszewie piloci szturmowców, wspierani przez eskortę prowadzoną przez mjr. Bujewicza, dostali się pod silny ostrzał artylerii przeciwlotniczej. Do ataku na pozycje artylerii ruszył chor. Chromy, który skutecznie ostrzelał nieprzyjacielskie stanowiska. Już podczas odchodzenia znad celu piloci pułku „Warszawa” zauważyli zbliżające się do przeprawy cztery samoloty

---

<sup>287</sup> M. Monis, op. cit., s. 102 – 103.

<sup>288</sup> Z. Bulzacki, 3 *plsz...*, s. 80 – 81.

myśliwskie Bf 109, nadlatujące od strony Okupina <sup>289</sup>. Do walki z myśliwcami nie doszło, niestety, podczas wymiany ognia nad przeprawą jeden z Iłów odniósł poważne uszkodzenia i awaryjnie lądował w rejonie Goćławia.

Kolejne loty bojowe przeprowadzono w godzinach 12.30 – 13.25, gdy czwórka Jaków pod dowództwem kpt. Gaszyna osłaniała sześć szturmowców prowadzonych przez kpt. Dawidiana, a następnie o 14.58 gdy 6 szturmowców ppor. Kramarczuka w towarzystwie czwórki „Jaków” pod dowództwem kpt. Lisieckiego przeprowadziła drugie uderzenie (pierwszy atak wykonała grupa Dawidiana) w rejonie przeprawy w miejscowości Czosnków. Piloci nie musieli narzekać na brak celów:

*W czasie 12.52 do 12.58 z wysokości 1300 do 300 m zaobserwowano: na zachodnim skraju lasu leżącym na zachód od m. Chotomów stanowiska artylerii – atakowano, na drodze Jabłonna – Suchocin 8 samochodów. Na południowym brzegu Wisły w rejonie przeprawy Czosnków 5 samochodów – atakowano. Silny ogień artylerii przeciwlotniczej ze skraju lasu na zachód od m. Chotomów (ok. 5 baterii) – atakowano. Lotnictwa myśliwskiego przeciwnika nie było <sup>290</sup>.*

Grupa ppor. Kramarczuka zauważyła z kolei 15 samochodów na trasie Jabłonna – Suchocin. Oprócz tego po 10 aut zauważono w Wólce Górskiej i Czosnkowie. Na drodze Łomianki – Sady szturmowce zaatakowały 7 samochodów. Iły uderzyły też na przeprawę, gdzie ostrzelano zgrupowanie około 300 żołnierzy piechoty. Przez cały czas załogom Iłów towarzyszył silny ogień artylerii przeciwlotniczej, która próbowała odgonić ich od przeprawy.

Ostatnią grupą eskorty dowodził kpt. Wysoczyński, który miał za zadanie zapewnienie bezpieczeństwa szóstce Iłów prowadzonych przez ppor. Tietierina, któremu polecono zaatakowanie przeprawy w Rajszewie. Szturmowcom Tietierina poszło lepiej niż poprzednikom:

*W czasie od 15.25 do 15.30 z wysokości 1500 do 600 m zaobserwowano, że na przeprawie w m. Rajszew ruchu nie było, na drodze z Jabłony do Suchocina – około 20 samochodów i 10 pojedynczych wozów – atakowano. Na wschodnim skraju lasu na zachód od folwarku Ludwiki stanowiska artylerii polowej. Na przeprawie – Suchocin (Czosnków), na północnym brzegu rzeki*

---

<sup>289</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k.

<sup>290</sup> Z. Bulzacki, 3 plsz..., s. 82.

*Wisły około 15 samochodów i 5 wozów – atakowano. Ogień artylerii przeciwlotniczej i małokalibrowej artylerii przeciwlotniczej z rejonu Nowa Olszewnica i południowego skraju lasu na zachód od m. Chotomów (około 5 baterii) – atakowano* <sup>291</sup>.

Były to ostatnie działania prowadzone przez 1 PLM i 611 PLSz w październiku 1944 r. Pewne próby przeprowadzania lotów bojowych podejmował jeszcze 2 Pułk „Kraków”, ale trudne warunki atmosferyczne skutecznie uniemożliwiły prowadzenie jakichkolwiek działań bojowych. Pułk wysłał do akcji 18 samolotów, które otrzymały zadanie przeprowadzenia bombardowania lasu w rejonie Chotomowa, Bożej Woli, Rajszewa, a także szosy Jabłonna – Nowy Dwór. Według pierwotnego planu pułk miał przeprowadzać naloty aż do samego rana, jednakże trudne warunki atmosferyczne, uniemożliwiły wykonanie rozkazu. Podczas kolejnych nocy pułk wypoczywał dopiero w ostatnich dniach października zapadła decyzja o wznowieniu działań bojowych.

Podstawą do podjęcia takiej decyzji był rozkaz płk. Smagi, który oczekiwał że jednostki wchodzące w skład dywizji, będą prowadziły rozpoznanie rejonu: Warszawa, Olszewica Stara, Nowy Dwór, Modlin, Błonie, Grodzisk, Siostrzeń i Piaseczno. Głównym celem rozpoznania były wykorzystywane przez Niemców przeprawy przez Wisłę na odcinku Jabłonna – Modlin. Piloci mieli „zainteresować się” także szosami i liniami kolejowymi prowadzącymi do Warszawy.

Jako pierwszy do działań bojowych przystąpił natomiast 2 Pułk „Kraków”, który w nocy z 31 października na 1 listopada przeprowadził bombardowania na terenie przyczółku w rejonie Pułtuska. Działania jednostki skupiły się głównie na terenie Pokrzywnicy, gdzie wspierano oddziały Armii Czerwonej. Razem z Polakami działały tam także jednostki 9 Dywizji Nocnych Bombowców <sup>292</sup>.

Aktywność polskiej dywizji w miesiącu październiku nie uległa większym zmianom, względem omawianego wcześniej okresu. Oczywiście porównywanie wysiłku „ludowego” Wojska Polskiego w walkach na terenie Jabłonna z działaniami prowadzonymi wcześniej nad Warszawą w ostatnich tygodniach powstania jest z gruntu błędne i pozbawione większego sensu, wydaje się jednak, że klęska powstania doprowadziła do zaaktywizowania oddziałów

---

<sup>291</sup> Ibidem, s. 83.

<sup>292</sup> I. Koliński, op. cit., s. 209.

polских i sowieckich w rejonie Warszawy. Możliwe, że gdyby działania te podjęto wcześniej sytuacja oddziałów AK na terenie miasta stołecznego rozwinęłaby się w inny sposób, jest to jednak bardzo daleko idące przypuszczenie. O skali działań bojowych prowadzonych przez polskie jednostki lotnicze może świadczyć wynik porównania zużycia amunicji w pułku „Warszawa” w miesiącu wrześniu i październiku.

31 października 1944 r. 1 Mieszana Dywizja Lotnicza została przekształcona w 4 Mieszana Dywizję Lotniczą. Decyzja ta wywołała spore rozbawienie wśród polskiego personelu, który nie do końca rozumiał powody zmiany nazwy jednostki:

*Ze względów organizacyjnych zmieniono numerację. Z 1. na 4. Ile razy usłyszę lub przeczytam pełną nazwę dywizji, tyle razy przypomina mi się, jak przekręcaliśmy ją, oczywiście w żartach. Po rosyjsku nazwa naszej dywizji brzmiała: Czwartortaja Polska Smieszannaja Awio Diwizja (czwarta polska mieszana dywizja lotnicza). Jak szybko i trochę niewyraźnie wymówić słowo „smieszannaja”, słyszy się „śmieszna”, a więc śmieszna. Ale to tylko żartobliwa nazwa. Nie była dywizją śmieszną<sup>293</sup>.*

<b>Tab. 11</b> Zużycie amunicji, ilość działań bojowych i ich charakter 1 PLM „Warszawa” między sierpniem, a październikiem 1944 r. <sup>294</sup>			
Okres	Sierpień 1944	Wrzesień 1944	Październik 1944
Ilość samolotolotów	18	112	86
Łączny czas	16 h 50 min	105 h 44 min	82 h 54 min
Rodzaj zadań	- Oslona Ił-2	- Oslona Ił-2 - Oslona własnych wojsk - Wymiatanie	- Oslona Ił-2 - Wymiatanie
Ilość ataków szturmowych	3	67	42
Zużycie amunicji	SzWAK – 90 szt, BS – 52 szt.	SzWAK – 1790 szt., BS – 1502 szt.	SzWAK – 1028 szt., BS – 967 szt.
Straty własne		1	

<sup>293</sup> J. Nieciengiewicz, op. cit., s. 105.

<sup>294</sup> ) Opracowanie własne na podstawie: Z. Bulzacki, *Materiały i dokumenty do historii LLP. Dziennik lotów oraz meldunków bojowych i rozpoznawczych 1 plm „Warszawa”. 23.8.1944- 4.5.1945*, Poznań 1976, s. 4, 23, 40.





## Rozdział IV

### „Warszawa na kursie bojowym!” – działania 4 MDL w rejonie stolicy

#### *Powstanie dywizji*

Przekształcenie 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej w 4 MDL nastąpiło w ciągu zaledwie kilku dni. I tak 10 października wydano rozkaz o formowaniu 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej<sup>295</sup>, która formalnie istniała już od kilku tygodni i brała udział w walkach na pierwszej linii frontu. Trudno powiedzieć, czy decyzja ta wynikała z bałaganu, czy też była to próba zwiększenia znaczenia nowego naczelnego dowódcy Wojska Polskiego, okrytego złą sławą generała broni Michała Roli – Żymierskiego. 31 października 1944 r. w Lublinie wydano kolejny rozkaz dotyczący przeprowadzenia zmian w organizacji „ludowego” lotnictwa polskiego, który przewidywał:

- 1. Zorganizować do dnia 15.11. br 4 Mieszaną Dywizję Lotniczą.*
- 2. Organizację dywizji powierzam dowódcy lotnictwa gen. dyw. Połyninowi<sup>296</sup>.*

W tym samym rozkazie zmieniono nazwę 611 Pułku Lotnictwa Szturmowego, który odtąd występował pod nazwą 3 Pułk Lotnictwa Szturmowego. Nie oznaczało to bynajmniej, że w jednostce przybyło Polaków – w dalszym ciągu stacjonujący w Zadybiu Starym szturmowcy byli w większości obywatelami ZSRR. Dopiero w październiku do pułku skierowano niewielką grupę absolwentów 603 Szkoły Strzelców Pokładowych w Kinelu. Z liczącej początkowo 20 osób grupy do Zadybia Starego dotarło tylko około 18 – 19 ludzi. Jeden ze strzelców „zginął na dalekiej trasie<sup>297</sup>”. Pozostali bez większych trudności dotarli do Zadybia, gdzie jednak powitano ich bardzo niechętnie – oficjalnym powodem był brak zaufania do „nieostrzelanego” personelu.

Jeżeli jednak spojrzymy na historię kontaktów „polsko – radzieckich” na przykładzie 611 PLSz, to okazuje się, że jego personel był od samego początku bardzo niechętnie nastawiony do polskich lotników. Co

---

<sup>295</sup> WBH, CAW, sygn. III.1.745, k. 100 – 101.

<sup>296</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.28, k. 1.

<sup>297</sup> Z. Bulzacki, *Materiały i dokumenty do historii 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego (23.08.1944 – 9.05.1945)*, Poznań 1975, s. 228.

ciekawe, jak dotychczas nie udało się odtworzyć pełnej listy nazwisk strzelców pokładowych przydzielonych do 3 Pułku <sup>298</sup>.

Decyzja o zmianie nazwy dywizji była podyktowana rozbudową jednostek „ludowego” lotnictwa polskiego, która odbywała się w tym czasie w oparciu o przejmowanie jednostek radzieckich. Oddziały te utworzyły 1 Polski Korpusu Lotniczy, w skład którego weszły 1 Dywizja Lotnictwa Bombowego, 2 Dywizja Lotnictwa Szturmowego i 3 Dywizja Lotnictwa Myśliwskiego. Niestety, jednostek tych nie skierowano od razu na pierwszą linię frontu, a do działań bojowych przystąpiły one dopiero podczas operacji berlińskiej.

W czasie przeformowywania dywizji jednostki wchodzące w jej skład znajdowały się na pierwszej linii frontu. Poza przeprowadzeniem szczegółowych kontroli w poszczególnych jednostkach nie doszło do żadnych godnych uwagi wypadków. W pułkach trwały normalne działania bojowe, a obsada kluczowych stanowisk w sztabie dywizji i sztabach na szczeblu pułkowym pozostała bez zmian.

Konieczne okazało się jednak wprowadzenie do sztabu dywizji nowych oficerów, gdyż jednostka miała teraz opierać się na innym etacie obejmującym 800 ludzi. Największym problemem okazało się wprowadzenie do sztabu dywizji 8 nowych oficerów. Jednostka otrzymała też kilka nowych samolotów, które przydzielono do 3 PLSz i 2 PNB „Kraków”. W obu jednostkach zaszła także konieczność uzupełnienia środków łączności.

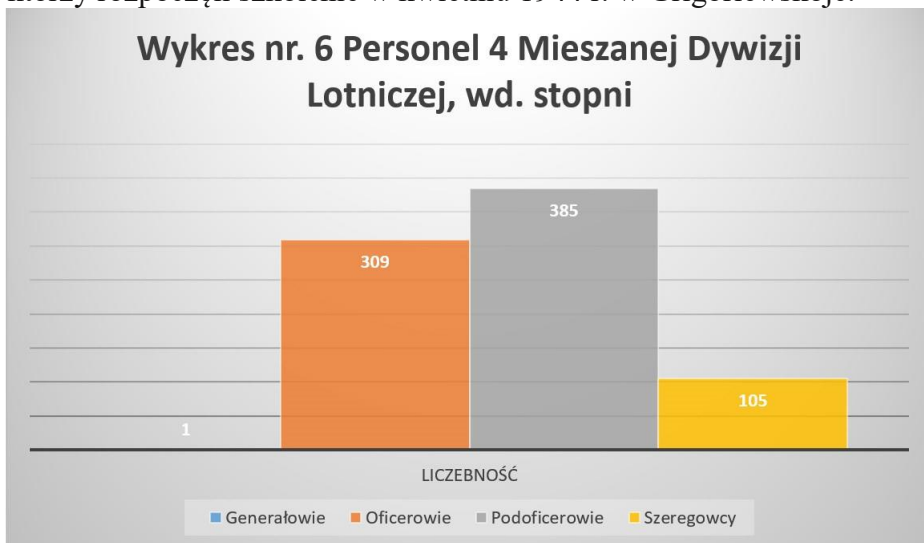
Dodatkowo zachodziła także konieczność sprowadzenia nowych samolotów, potrzebnych nie tylko do uzupełnienia parku samolotowego jednostki. Wprowadzenie nowego etatu wymagało min. zorganizowania klucza sztabowego dywizji, złożonego z dwóch samolotów bojowych i dwóch maszyn łącznikowych typu Po-2. Największe problemy z uzupełnianiem sprzętu latającego były w 2 i 3 Pułku.

W związku z przemianami jakie zaszły w dywizji zdecydowano o promowaniu dowódcy jednostki, płk. Józefa Smagi do stopnia generała brygady. Oprócz tego awanse otrzymali także mjr. Jerzy Bogdanowski mianowany podpułkownikiem i oficerem do spraw polityczno – wychowawczych dywizji. W pułku „Warszawa” stanowisko nawigatora pułku objął kpt. Gaszyn, a stanowiska dowódców eskadr objęli por. Włodzimierz Bojew oraz kpt. Karol Wysoczyński. W 2 Pułku „Kraków” pierwsze stopnie oficerskie otrzymali: chor. Aleksander Danielak, Marian Grabowski, Jerzy Wnuk, Jan Rudnicki, Czesław Szydzik,

---

<sup>298</sup> Według niektórych opracowań byli to: kpr. Piotr Beneda, kpr. Piotr Browka, kpr. Bolesław Cetens, kpr. Jan Dajczuk, kpr. Jan Dawidczak, kpr. Kazimierz Dybowski, kpr. Michał Dybek, kpr. Zygmunt Barkacki, kpr. Czesław Czyżewski, kpr. Józef Liszko, kpr. Ryszard Ogrodowczyk, kpr. Zdzisław Postowicz, kpr. Władysław Radomy, kpr. Edmund Szuberski, kpr. Władysław Winiarski oraz kpr. Stanisław Zaręba. Ibidem, s. 228 – 229.

Czesław Brzeziński i inni. Oprócz tego nowym oficerem politycznym pułku został por. Wiktor Wasiuk. Równocześnie do grona personelu wyznaczanego do udziału w lotach bojowych zaliczono grupę pilotów, którzy rozpoczęli szkolenie w kwietniu 1944 r. w Grigoriewskoje.



Stosunkowo najmniejsze zmiany zaszły przy okazji przeformowania w 3 PLSz, który poza zmianą nazwy, przydzieleniem do jednostki grupy polskich strzelców pokładowych nie został objęty większymi zmianami. Stanowisko nawigatora pułku (określanego czasem mianem „szturmana”) powierzono kpt. Kozlence. Nowym dowódcą eskadry Kozlenki mianowano ppor. Michała Tietierina <sup>299</sup>.

Jak widać, w dywizji przy okazji przeformowania jednostki na nowy etat, i zmianie nazwy nie doszło do „trzęsienia ziemi” – zamiast tego zaszły co najwyżej niewielkie, kosmetyczne zmiany.

### ***Działania bojowe 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej w listopadzie 1944 r.***

1 listopada personel latający 4 MDL przystąpił do działań bojowych, których przeprowadzenie było zaplanowane już wcześniej. Realizacja rozpoznania nakazanego przez dowódcę dywizji w ostatnich dniach października rozpoczęła się rankiem 1 listopada. Loty rozpoznawcze miały wykonywać trzy wyznaczone załogi, które ruszały do działań bojowych co trzy i pół godziny. Jako pierwsi na lot bojowy wyruszyli

<sup>299</sup> Ibidem, s. 14.

mjr. Bujewicz i chor. Chaustowicz. Przeprowadzone wówczas rozpoznanie pozwoliło na stwierdzenie obecności pociągu na stacji kolejowej Włochy, a także pozycji artylerii przeciwlotniczej w Piasecznie i okopów na południowo – zachodnim skraju Warszawy <sup>300</sup>.

Piętnaście minut po starcie pary Bujewicz – Chaustowicz na osłonę szturmowców II-2 z 3 PLSz, wyruszyła kolejna para dowodzona przez kpt. Wysoczyńskiego. Szturmowce prowadzone przez ppor. Michajłowskiego miały za zadanie rozpoznanie rejonu Warszawa – Błonie – Leszno – Rajszew. W jego trakcie stwierdzono ruch na drodze Nowy Dwór – Jabłonna, nieprzyjacielskie pojazdy poruszały się także szosą Modlin – Warszawa. Samoloty prowadzące rozpoznanie zostały ostrzelane przez artylerię przeciwlotniczą nieprzyjaciela działająca w rejonie Kałuszyna, Bożej Woli i Chotomowa <sup>301</sup>.

Intensywność lotów wykonywanych przez dywizję w dniu 1 listopada 1944 r. była bardzo duża. Już o 9.40 odbył się start kolejnej pary Iłów. Szturmowce miały zostać „osłonię” przez dwa myśliwce, ale ze względu na problemy techniczne w powietrzu znalazła się tylko jedna maszyna pilotowana przez chor. Sztakhouza. Niestety, w trakcie wykonywania zadania okazało się, że podstawa chmur jest zbyt niska, by przeprowadzić rozpoznanie w rejonie celu. Z tego też względu prowadzący pary szturmowców zdecydował o odesłaniu eskorty myśliwskiej i drugiego szturmowca. Lot kontynuował ppor. Chabarin, który po zakończeniu lotu zameldował:

*W czasie od 9.55 do 10.03 z wysokości 300 – 200 m na stacji kolejowej Włochy zaobserwowano pociąg złożony z około 20 wagonów załadowanych samochodami. Na szosach, na zachód od Warszawy obustronny ruch samochodów, wozów konnych i ludzi. Ogień artylerii przeciwlotniczej i małokalibrowej artylerii przeciwlotniczej z rejonu: Włochy, Ożarów, Pruszków <sup>302</sup>.*

Niestety kapryśna pogoda pokrzyżowała realizację kolejnych lotów rozpoznawczych. Z tego też względu działania rozpoznawcze wznowiono następnego dnia. Jako pierwsza rozpoznanie wykonała para ppor. Kramarczuka, osłaniana przez parę ppor. Wierbickiego. Zadanie zostało wykonane bez większych trudności i wykazało obecność dużego zgrupowania nieprzyjacielskiej artylerii przeciwlotniczej w rejonie miejscowości Truskaw. Myśliwcy nie zauważyli żadnego ruchu na drogach, natomiast szturmowcy mieli znacznie więcej do powiedzenia; gdyż na stacji kolejowej w Józefowie wykryli niewielki skład kolejowy. Załogi Iłów stwierdziły także obecność 10 aut poruszających się drogą

---

<sup>300</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 17.

<sup>301</sup> Z. Bulzacki, 3 PLSz..., s. 84.

<sup>302</sup> Ibidem, s. 64.

Ożarów – Warszawa, meldowano także o obustronnym ruchu pojazdów na drodze z Warszawy do Pruszkowa.

Ogółem w dniu 2 listopada 1944 r. pułki szturmowy i myśliwski wykonały osiem lotów rozpoznawczych. Realizację zadań umożliwiły dobre warunki atmosferyczne, które niestety pogorszyły się następnego dnia. 2 listopada ostatni lot wykonano między 16.50, a 17.45, podczas gdy następnego dnia można było przeprowadzić tylko poranne loty wykonywane między 9.30, a 10.27. Warto odnotować iż były to ostatnie loty bojowe wykonane przez 3 PLSz w 1944 r. Wykonała je para ppor. Kramarczuka i ppor. Michajłowski. Podczas zadania oba samoloty zostały ostrzelane przez nieprzyjacielską artylerię przeciwlotniczą, ale obyło się bez poważniejszych uszkodzeń.

W godzinach popołudniowych próbę przeprowadzenia lotu rozpoznawczego w rejonie Grodzisk – Włochy – Nadarzyn – Mokotów – Piaseczno, podjęła para myśliwców prowadzona przez kpt. Gaszyna, niestety wykonanie zadania okazało się niemożliwe, ze względu na bardzo trudne warunki atmosferyczne.

W nocy z 2 na 3 listopada działania bojowe prowadził także 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków”. Jego zadanie polegało na bombardowaniu pozycji nieprzyjacielskiej piechoty w rejonie Łomianki – Dziekanów Polski – Sadowa – Dąbrowa. Rejon bombardowania przeprowadzonego przez „krakusów” został wybrany nieprzypadkowo, gdyż właśnie z okolic tych miejscowości ostrzeliwano stanowiska zajmowane przez jednostki Wojska Polskiego <sup>303</sup>.

Trudne warunki atmosferyczne utrzymywały się w dniu 4 listopada, jednakże w godzinach popołudniowych sytuacja poprawiła się na tyle, że można było skierować na rozpoznanie 3 pary myśliwców Jak-1b z pułku „Warszawa”. Podczas zadania wykryto min., nieznaną wcześniej przeprawę przez Wisłę w rejonie Nowego Dworu. Meldowano również o dużym ruchu samochodowym w rozpoznawanym rejonie <sup>304</sup>.

Ze względu na pogarszające się warunki atmosferyczne 2 i 3 Pułk przystąpiły do szkolenia podczas gdy pułk „Warszawa” kontynuował działania rozpoznawcze w rejonie Warszawy. W okresie od 6 do 25 listopada jednostka wykonała około 50 lotów rozpoznawczych, w tym kilka na rozpoznanie warunków pogodowych. Rezultaty rozpoznania wykazały koncentrację pewnej ilości samolotów myśliwskich przeciwnika w okolicach Warszawy i Modlina. Pomimo tego nie doszło do żadnego spotkania z samolotami nieprzyjaciela. Podczas lotów rozpoznawczych piloci nie przeprowadzali ataków na stojące na ziemi

---

<sup>303</sup> I. Koliński, *Lotnictwo Polski Ludowej 1944 – 1947*, Warszawa 1987, s. 209.

<sup>304</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 19 - 20.

samoloty nieprzyjaciela, zdarzały się jednak przypadki gdy ostrzeliwano wykryte samochody i składy kolejowe.

Ówczesny oficer polityczno – wychowawczy jednostki, po latach tak opisywał te wydarzenia:

*Meteorologowie przewidywali dobrą pogodę na dzień 22 listopada. Padał jednak deszcz. Natomiast od rana 23 listopada świeciło słońce, jedynie małe strzępki chmur pałętały się na wysokości ponad 2000 metrów. Jednym słowem, idealne warunki. Mechanicy przygotowali dwa samoloty – „dwunastkę” z aparatem dla Matwiejewa i „czwórkę” dla Chromego. O jedenastej można już było startować. Tałdykin udzielił ostatnich napomnień:*

*- Nie wdawać się w walkę! Po wykonaniu zdjęć wracać prosto na lotnisko.*

*Było to zupełnie zrozumiałe. Jeden celny pocisk mógł zniszczyć aparat fotograficzny i dorobek całej wyprawy. O godzinie 11.00 oba Jaki znalazły się w powietrzu, lecąc północnym kursem.*

*Ogółem szerokość pasa działania armii wynosiła 55 kilometrów. Odcinek południowy od Karczewa do Warszawy należał sfotografować na głębokość 6 kilometrów, a odcinek północny od Warszawy do Jabłonny na 12 kilometrów. Całkowita powierzchnia fotografowanego terenu wynosiła około 450 kilometrów kwadratowych. A więc sporo. Na razie nie było jeszcze dokładnie rozpracowanego planu rozpoznania. Tytułem próby Matwiejew miał sfotografować część odcinka północnego. Odcinek ten był trudniejszy z racji pobliskiego lotniska w Modlinie. Jak stwierdzono, ostatnio znów tam bazowała eskadra „Messerschmittów”. O godzinie 12.20 Matwiejew z Chromym po wykonaniu zadania powrócili pomyślnie do Zadybia.*

*Sierżant Bester natychmiast zabrał film do laboratorium i już po upływie pół godziny było wiadomo, że próba powiodła się<sup>305</sup>.*

Podczas lotów wykonywanych w miesiącu listopadzie 1944 r. personel 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej odnotował 26 spotkań z samolotami przeciwnika. Były to samoloty należące do różnych typów – najczęściej, bo aż dziesięciokrotnie meldowano o pojawieniu się dwusilnikowych bombowców He 111, działających w nocy na drugim miejscu znalazły się Junkersy Ju 88, które napotkano 9 razy, 4 razy piloci spotkali myśliwce Fw 190, dwukrotnie napotkano samoloty rozpoznawcze Fw 189 Uhu, a raz ciężki myśliwiec Bf 110<sup>306</sup>.

Taktyka działań lotnictwa nieprzyjaciela nie uległa zmianie względem poprzednich miesięcy – nieprzyjaciel nie przeprowadzał otwartych ataków na pozycje zajmowane przez jednostki „ludowego” Wojska

<sup>305</sup> M. Konieczny, *Jaki startują o świcie*, Warszawa 1980, s. 287 – 288.

<sup>306</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 7.

Polskiego, które z kolei dysponowały dość ograniczonymi możliwościami obrony przeciwlotniczej. Pojedyncze samoloty bombowe nieprzyjaciela od czasu do czasu wykonywały loty bojowe nad szosą Warszawa – Lublin, ale ze względu na fakt, iż wszystko odbywało się w godzinach nocnych, do przeciwdziałania tym wypadkom nie skierowano pilotów z pułku „Warszawa”. Podczas działań dziennych jednostki wchodzące w skład dywizji nadal działały według wypracowanego w poprzednich miesiącach schematu.

Prowadzący poszczególnych par utrzymywali łączność radiową ze wszystkimi samolotami biorącymi udział w zadaniu, a także z naziemnym stanowiskiem dowodzenia. Niestety, pomimo zastosowania takich środków ostrożności nadal zdarzały się nieprzyjemne sytuacje, polegające min., na utracie orientacji w powietrzu – np. 26 listopada ppor. Wierbicki utracił kontakt z chor. Horodeckim i zgubili się w chmurach. Jeden z samolotów lądował następnie przymusowo w rejonie Sokołowa Podlaskiego, druga maszyna została celnie ostrzelana przez artylerię przeciwlotniczą, ale kontynuowała lot. Ppor. Wierbicki dotarł na uszkodzonym Jaku do rejonu Pułtuska, gdzie lądował przymusowo na las<sup>307</sup>.

Dowództwo dywizji uznało, że w celu zapobiegania podobnym przypadkom konieczne jest przeprowadzenie dodatkowych szkoleń dla personelu latającego. Wydaje się, jednak, że takie podejście do sprawy, było lekką przesadą – przypadki utraty orientacji były dość powszechne, zwłaszcza w trudnych warunkach atmosferycznych. Oczywiście, przeprowadzenie dodatkowych zajęć z radionawigacji było słusznym postulatem, ale trudno wymagać, by lotnicy, którzy dopiero niedawno zakończyli szkolenie nie popełniali błędów. Wydaje się, że największym problemem był brak łączności radiowej pomiędzy prowadzącym, a prowadzonym, który nie mógł na bieżąco przekazywać swojemu przełożonemu własnego położenia, prędkości i kursu, co bardzo ułatwiłoby orientację. Niestety, nie wszystkie samoloty Jak-1b będące na wyposażeniu pułku posiadały sprawną aparaturę radiową pozwalającą na nadawanie i odbieranie wiadomości.

Mimo, że od 15 listopada działała stacja meteo dywizji, to pułki nadal musiały wystawiać własne posterunki, które meldowały o sytuacji pogodowej. Wiarygodność prognoz wydawanych przez stację dywizyjną oceniono na 87% co wydaje się całkiem dobrym wynikiem, niestety, w listopadzie w rejonie Warszawy wypadły tylko dwa dni „lotne”, oraz dwadzieścia dni „ograniczono lotnych”. Jeśli chodzi o warunki panujące w nocy, to pułk „Kraków” ze względu na warunki atmosferyczne nie mógł wykonywać działań bojowych tylko w ciągu

---

<sup>307</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 9.

pięciu nocy<sup>308</sup>. Co ciekawe w ciągu całego miesiąca nie odnotowano żadnych strat w ludziach, a ze stanu jednostki spisano jedną maszynę, był to samolot Jak-1b z 1 PLM. Drugi niesprawny samolot znajdował się w remoncie, niestety nie wiadomo o jaką maszynę chodziło.

Najgorzej przedstawiała się sytuacja w 3 PLSz, który po dotychczasowych działaniach musiał zostać uzupełniony 15 samolotami. Planowano także przeformowanie 2 i 3 pułku na etaty przewidujące wykorzystanie 40 samolotów bojowych. Tymczasem w 3 PLSz znajdowało się „tylko” 19 samolotów, z czego 17 uznano za sprawne, a w 2 PNB 26 samolotów, przy czym 4 samoloty były maszynami szkolnymi, nie przeznaczonymi do udziału w zadaniach bojowych<sup>309</sup>.

Jak widać sytuacja dywizji nie przedstawiała się źle. Pomimo trudnych warunków jednostka wykonała bardzo wiele lotów bojowych, przy czym nadal dowództwo nie zdecydowało się na wykorzystanie pełni potencjału jednostki. Co więcej, 3 PLSz, przez cały miesiąc nie wykonał żadnego bombardowania – podczas lotów bojowych Iły ostrzeliwały tylko stanowiska nieprzyjaciela ogniem broni maszynowej i działek. Nie próżnowali natomiast lotnicy z pułku „Kraków”, który odnotował bardzo duże zużycie bomb i amunicji. Oprócz tego, lotnicy pułku zrzucili także 18 tysięcy ulotek.

<b>Tab. 12</b> Zużycie amunicji lotniczej w jednostkach 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej w m-cu listopadzie 1944 r. <sup>1</sup>			
	1 PLM	2 PNB	3 PLSz
SzWAK	3325	-	-
UBS	2862	-	-
FAB-50	-	225	-

AO-8	-	26	-
AO-3	-	1280	-
A0-2,5	-	2119	-
SAB-3	-	14	
SzKAS	-	630	1500

<sup>308</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 10.

<sup>309</sup> Ibidem.



WJa	-	-	500	
Ulotki	-	18.000	-	
<b>Tab. 13</b> Straty nieprzyjaciela poniesione za sprawą jednostek 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej w m-cu listopadzie 1944 r.				
	1 PLM	2 PNB	3 PLSz	Razem
Ciągniki – traktory	1	-	-	1
Parowozy	3		-	3
Wagony kolejowe	5	-	-	5
Samochody ciężarowe	10	4	1	15
Samochody osobowe	6	-	1	7
Działa plot.	4	2	4	10
Autobusy	1	-	-	1
Obezwładnione baterie	2	-	-	2
Zburzone domy	-	24	-	24
Wysadzone magazyny	-	6	-	6
Pożary	-	4	-	4
Zabici i ranni żołnierze npla.	150	120	30	300
<b>Tab. 14</b> Loty bojowe 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej w m-cu listopadzie 1944 r.				
	1 PLM	2 PNB	3 PLSz	
Samolotoloty	33	20	10	
Loty bojowe	136	137	14	
Czas lotów	111 h 29 min.	123 h 45 min.	15 h 16 min.	
<b>Tab. 15</b> Zestawienie lotów nie bojowych w 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej w m-cu listopadzie 1944 r.				
	1 PLM	2 PNB	3 PLSz	
Samolotoloty	27	8	10	
Samolotoloty w nocy	-	10	-	
Lotów łącznie	38	391	79	
Lotów łącznie w nocy	-	359	-	
Nalot	10 h 16 min.	117 h 50 min.	18 h 58 min.	

Nalot w nocy	-	45 h 33 min.	-	
<b>Tab. 16</b> Zestawienie godzinowe szkolenia w 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej w m-cu listopadzie 1944 r.				
	1 PLM	2 PNB	3 PLSz	Dywizja
Nawigacja	33	72	22	127
Bombardowanie	-	28	16	44
Szkolenie polityczne	8	28	22	58
Szkolenie chemiczne	-	12	8	20
Uzbrojenie	18	7	35	60
Znajomość sprzętu	37	4	73	114
Język polski	19	40	-	59
Wychowanie fizyczne	6	6	42	54
Regulaminy	-	-	12	12
Rozkazy (czytanie)	12	22	2	36
Omówienie lotów	4	9	4	17
Praca przy sprzęcie	-	31	132	163
Szkolenie spadochronowe	-	-	4	4
Konferencje metodyczne	-	-	5	5
Uzbrojenie wojskowe	-	-	2	2
IAC (instrukcje lotnicze)	6	-	-	6
Łączność	13	-	10	23
Taktyka	11	10	7	28
Sprzęt przeciwnika	5	-	-	5
Zapoznanie z rejonem	-	26	-	26
Teoria techniki pilotażu	2	22	-	24
Instrukcja eksploatacji w zimie	2	28	-	30
Aerogrametria	2	-	-	2
Fotografia lotnicza	10	-	8	18

Urządzenie specjalne	7	-	-	7
Strzelania	12	16	26	54
Przygotowanie ogólnowojskowe	30	55	40	125

<sup>1)</sup> Tabele 12 – 15, opracowanie własne na podstawie: WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 6 – 11.

Jak widać ogólny profil działania dywizji nie różnił się zbytnio od wydarzeń w poprzednich miesiącach. Na uwagę zasługuje jednak fakt, iż najbardziej zapracowani w całej dywizji byli polscy lotnicy z 1 i 2 Pułku, podczas gdy ich radzieccy koledzy z jednostki szturmowców nie wykonywali zbyt wielu zadań i lotów treningowych. Czy taki stan rzeczy można tłumaczyć jedynie brakiem doświadczonej polskiej kadry oficerskiej i podoficerskiej w 1 i 2 Pułku? Trudno powiedzieć.

Dywizja jako taka utrzymała wysoki poziom gotowości bojowej, ale potencjał jaki stwarzało posiadanie trzech pułków lotniczych nie został w pełni wykorzystany przez dowództwo 1 Armii Wojska Polskiego. W znacznym stopniu wynikało to z pogarszających się warunków atmosferycznych, oraz z faktu iż polskie oddziały naziemne przeszły do defensywny i nie podejmowały działań bojowych. Osobną kwestię stanowi fakt, iż dowództwo 1 Armii nie miało pomysłu na wykorzystanie sił, którymi dysponowało. Podobnie prezentowało się zresztą wykorzystanie jednostki w miesiącu grudniu, gdy tylko nieliczne jednostki wchodzące w skład 4 MDL wykonywały loty bojowe i treningowe.

### ***Działania 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej w miesiącu grudniu 1944 r.***

W grudniu 1944 r. podobnie jak w ostatnich dnia listopada na froncie panował spokój, w związku, z czym działania poszczególnych pułków były dość niemrawe. Od 1 do 12 grudnia dywizja nie podejmowała żadnych działań bojowych, co wynikało z przerwania działań ofensywny na froncie, a także złego stanu lotnisk i pogarszających się warunków atmosferycznych. Dopiero 13 grudnia w 3 PLSz wytypowano grupę personelu latającego i technicznego przewidzianą do odebrania nowych samolotów Il-2 znajdujących się na lotnisku Wasilkowo koło Kijowa. Do wykonania przelotu na teren ZSRR, gdzie należało odebrać samoloty dostarczono transportowiec Li-2, którym przetransportowano 10 pilotów i 5 mechaników. Całą grupą dowodził por. Kitajew.

Tego samego dnia 3 PLSz utracił samolot szkolny Po-2, który uległ awarii podczas lotu treningowego wykonywanego przez załogę w składzie por. Tietierin, ppor. Sennik. Winę za uszkodzenie samolotu ponosił ppor. Sennik <sup>310</sup>.

W ciągu dwóch pierwszych tygodni grudnia spokój panował także u Niemców. Posterunki obserwacyjne działające na korzyść dywizji donosiły jedynie o dwóch przelotach wykonanych przez niemieckie samoloty rozpoznawcze, które pojawiły się w pobliżu miejsca bazowania dywizji w dniu 1 grudnia – niestety nie wiadomo czy miało to miejsce w nocy, czy też „w świetle dnia”.

Dywizja jako taka przystąpiła do działań bojowych dopiero w dniu 14 grudnia. Tego dnia dowódca dywizji przekazał 1 Pułkowi Lotnictwa Myśliwskiego rozkaz przeprowadzenia rozpoznania w rejonie Karczew – Praga. Misja została wykonana przez dwie pary Jaków-1b z 1 PLM „Warszawa”. Podczas rozpoznania stwierdzono niewielką aktywność przeciwnika w rejonie. Korzystając z panującego w powietrzu spokoju, personel jednostki przeprowadził kilka ataków na wykryte w pobliżu Warszawy okopy nieprzyjaciela <sup>17</sup>.

Następnego dnia (15 grudnia) panowały dobre warunki atmosferyczne w związku z czym przygotowano się do kolejnej serii lotów rozpoznawczych.

Jako pierwsi ruch nad Wisłą w rejonie miejscowości Karczew – Warszawa rozpoznawały dwie pary Jaków-1b prowadzone przez kpt. Matwiejewa. Pierwszy lot wykonano między 11.34, a 12.14, a drugi tym razem już większą grupą, między 13.22, a 14.17. Podczas drugiego lotu poderwano trzy pary, które rozpoznawały na odcinku Jabłonna – Warszawa. Dowódcą grupy zwiadowców i tym razem był kpt. Matwiejew. Podczas przeprowadzonych tego dnia lotów rozpoznawczych doszło do kilku ataków na pozycje nieprzyjaciela w pobliżu stolicy. Jeden z ataków przeprowadził chor. Kozak, który ostrzelał pociąg znajdujący się na stacji kolejowej we Włochach.

16 grudnia 1 PLM „Warszawa” kontynuował działania rozpoznawcze. I tym razem piloci skupili się na rejonie Karczew – Warszawa. Drugi lot tego dnia wykonano do rejonu Warszawa – Cieszew, gdzie piloci przeprowadzili fotografowanie celów naziemnych. Po pojawieniu się polskich samolotów w rejonie fotografowania dostrzeżono dwa myśliwce Fw 190, które jednak nie zdecydowały się na zaatakowanie grupy polskich samolotów.

---

<sup>310</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k.

32. <sup>17</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2,

k. 33.

17 grudnia ze względu na trudne warunki atmosferyczne przerwano działania bojowe. Wszystkie jednostki wchodzące w skład dywizji miały wówczas zorganizowane zajęcia szkoleniowe. Do lotów powrócono następnego dnia. Nadal jedyną jednostką, która wykonywała działania bojowe był 1 PLM „Warszawa”. „Warszawiacy” przeprowadzili tego dnia trzy serie lotów rozpoznawczych, w godzinach porannych, około południa, i koło drugiej, gdy krótki grudniowy dzień powoli dobiegał końca. Wszystkie loty wykonano siłami dwóch par – pierwszy lot odbył się w rejonie wybrzeża wiślanego na wysokości Wierzbno – Konstacin, drugi i trzeci w rejonie Karczew – Warszawa, gdzie fotografowano pozycje nieprzyjaciela.

Oprócz wysłanych już wcześniej do Kijowa lotników z 3 PLSz, wkrótce front opuściła także grupa z 2 PNB, którą 19 grudnia skierowano na jedno z podmoskiewskich lotnisk, gdzie piloci mieli odebrać nowe samoloty Po-2. Dowódcą grupy przewidzianej do odbioru nowych maszyn był mjr. Bukowski, tego samego dnia z Zadybia Starego pod Kijów wyruszyła grupa 10 pilotów pod dowództwem mjr. Bujewicza.

Można zaryzykować stwierdzenie, że w jednostkach należących do dywizji zorganizowano dość huczne obchody świąt, gdyż jakiegokolwiek działania przerwano po odesłaniu grup wysłanych na teren ZSRR w celu sprowadzenia nowych samolotów. Aż do 28 grudnia jedyną działalnością jednostki było prowadzenie zajęć szkolnych. Według „Dziennika działań” polskiej dywizji odbywały się w tym czasie nieliczne loty szkoleniowe i łącznikowe, wydaje się jednak, że nie były one organizowane zbyt często.

Dywizja powróciła do działań bojowych dopiero po świątach, które w polskich jednostkach były obchodzone dość hucznie<sup>311</sup>, personel polski i radziecki otrzymywał znaczne ilości napojów alkoholowych, a także dodatkowy przydział żywności; organizowano uroczyste wieczery wigilijne, które często przybierały charakter libacji<sup>312</sup>. Sposoby świętowania mogą być nieco szokujące, dlatego też warto podkreślić, że dla służących w polskiej armii oficerów i żołnierzy radzieckich tradycje bożonarodzeniowe, w tym także wieczerza wigilijna były często nieznane, co wpływało na przebieg obchodów. 4 MDL wznowiła działania bojowe 28 grudnia.

---

<sup>311</sup> K. Sławiński, *Pierwszy myśliwski. Z dziejów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”*, Warszawa 1980, s. 153 – 154.

<sup>312</sup> Jeden z lotników dywizji po latach napisał we wspomnieniach, że dla żołnierzy dywizji najbardziej rozpowszechnioną formą spędzania wolnego czasu było spożywanie alkoholu. Np., do 2 PNB „Kraków” w Wigilię skierowano obwoźny sklep z którego wykupiono cały zapas wódki. J. Nieciengiewicz, *To co w pamięci zostało*, Warszawa 2001, s. 106.

Tego dnia działania rozpoznawcze w rejonie zachodniego skraju Warszawy, Odolanów, Roplic, Opacza i Rakowca wznowił 1 PLM „Warszawa”. Lot rozpoznawczy wykonało pięć samolotów – podczas lotu nie doszło do spotkania z Niemcami, stwierdzono natomiast dość ograniczony ruch na stacji kolejowej we Włochach. Niestety, pogarszające się warunki atmosferyczne skutecznie utrudniły wykonanie zadania, w wyniku czego ppor. Sztakhauz oderwał się od grupy i samotnie lądował na własnym terytorium, na lotnisku niedaleko Janowa<sup>313</sup>.

Lot rozpoznawczy przeprowadzony przez pułk w dniu 28 grudnia był wyjątkowy także z innego powodu – po raz pierwszy bojowo wykorzystano samolot Jak-9. Była to maszyna bez wymalowanego numeru bocznego, zaś pilotem był kpt. Oleg Matwiejew, jeden z najbardziej doświadczonych pilotów w jednostce.

Ostatni dzień roku 1944, w porównaniu do poprzednich dni był bardzo pracowity – zapadła decyzja o skierowaniu jednostek z pułku Warszawa do przeprowadzenia lotów osłonowych nad Pragę, gdzie miała odbywać się defilada własnych wojsk. Pierwsza czwórka Jaków pod dowództwem ppłk. Tałdykina osłaniała defiladę między 10.10, a 10.35. Niestety pogarszające się warunki atmosferyczne doprowadziły do przerwania lotu. Ponieważ obawiano się, że defilada może zostać przerwana przez pojawienie się niemieckich bombowców, o 11.08 ppłk. Tałdykin i kpt. Lisiecki przeprowadzili krótki lot na rozpoznanie pogody. Niestety, warunki atmosferyczne były na tyle trudne, że po krótkim patrolu obie maszyny powróciły do Zadybia Starego.

Ostatni dzień roku wykorzystali natomiast lotnicy z 2 PNB „Kraków”. Jeden z nich wspominał:

*W pułku rozchodzi się wiadomość, że będziemy uroczyście witali Nowy Rok. Będzie uroczysta kolacja, będzie zabawa i podobno też jakiś urzędowy alkohol, ale – jak zwykle – na pewno nie za dużo. Ale od czego własna organizacja? Mamy mydło, mamy i pieniądze. Jadalnia udekorowana jakimiś girlandami z choiny. Choinka jeszcze od Wigilii.*

*Wisi hasło: Niech żyje Nowy 1945 Rok. W pułku krąży takie opowiadanko, że podobno gdzieś w wojskach naziemnych padła propozycja, by na Święta wywiesić hasła – bo jak bez hasel w rodzaju: niech żyje Jezus Chrystus, niech żyje Matka Boska. Ale czy to prawda? [...] U nas tego nie ma. Kolacja wyśmienita. Jest i urzędowe 100 gram wódki. Przyda się ta wiejska. Jest i przemówienie, a właściwie rozkaz o tym, że pułk został pochwalony przed dowództwo armii i nawet frontu za dotychczasowe działania, że dowódca pułku został awansowany otrzymał stopień majora, że dowódcą 1 Frontu Białoruskiego został*

---

<sup>313</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 35.

*marszałek Żukow. [...] Potem była zabawa, na którą zaprosiliśmy dziewczęta z pobliskich wsi. Trochę tańców przy orkiestrze, trochę przy patefonie z przedwojennymi melodiami i jak to na zabawach zwykle bywa, trochę szumu i gwaru. O północy ucziliśmy Nowy Rok wystrzeleniem kilku rakiet i salwą z pistoletów*<sup>314</sup>.

Działania niemieckiego lotnictwa w rejonie bazowania dywizji nadal nie były zbyt aktywne. Niemcy choć nie byli spotykani w powietrzu, to jednak całymi chmurami kręcili się w rejonie lotnisk zajmowanych przez 4 MDL. W sprawozdaniu z działalności dywizji za miesiąc grudzień informowano o 83 dostrzeżonych bombowcach Junkers Ju 88, 7 Heinklach He 111, 11 Fw 190, 1 Hs 126 i 31 myśliwcach Bf 109, które w większości przypadków występowały jako eskorta myśliwska dla samolotów bombowych i rozpoznawczych<sup>315</sup>. Niemcy wykonali w sumie 133 samolotoloty, w tym 51 w nocy. W większości przypadków nieprzyjaciel prowadził działania rozpoznawcze na zapleczu 1 Armii Wojska Polskiego.

Zasadnicze zadanie dywizji polegało na prowadzeniu rozpoznania fotograficznego po stronie niemieckiej, ale paradoksalnie nie doszło do żadnego spotkania z samolotami nieprzyjaciela, które zakończyłoby się wymianą ognia. Niemcy nie atakowali polskich zwiadowców, a Polacy nie angażowali się w ataki na stacje kolejowe i lotniska, które fotografowali podczas lotów.

Równie niemrawo wyglądało szkolenie personelu z zakresu strzelania powietrznego. Najważniejszym wydarzeniem było dostarczenie pilotom myśliwskim referatu Bohatera Związku Radzieckiego mjr. Kuźniecowa, dotyczącego walki samolotów Jak-1b i Jak-9 z myśliwcami Bf 109 i Fw 190<sup>316</sup>. Zdecydowanie najpoważniejszym problemem na który napotkał personel polskiej jednostki były problemy z utrzymaniem łączności – przez kilka dni dochodziło do regularnego zrywania połączeń telefonicznych pomiędzy miejscami postoju poszczególnych pułków.

Podsumowując działalność polskiej jednostki w ostatnich dwóch miesiącach 1944 r. należy odnotować, że dywizja przez cały ten okres nie wykorzystwała w pełni swoich możliwości bojowych. Skierowanie jednostki do działań rozpoznawczych należałoby określić mianem marnotrawstwa sił i środków – lotnicy należący do 1 PLM „Warszawa” mogliby połączyć loty rozpoznawcze w rejonie Warszawy z uderzeniami na niemieckie lotniska w tym rejonie. Do tego jednak nie doszło. Dowództwo dywizji nie zdecydowało się także na wykorzystanie pułków wchodzących w jej skład do przeciwdziałania

---

<sup>314</sup> J. Nieciengiewicz, op. cit., s. 109 – 110.

<sup>315</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k.24.

<sup>316</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 24 – 25.

nieprzyjacielskiemu rozpoznaniu na tyłach 1 Armii WP. Polacy czuli się bardzo pewnie; w innej sytuacji to poczucie własnego bezpieczeństwa mogło być zgubne. Niemcy jednak nie zamierzali podejmować żadnych działań na froncie wschodnim, licząc na sukces operacji zaczepnej w Ardenach. Przygotowania do grudniowej ofensywy na zachodzie pochłonęły większość niewielkich zapasów paliwa i amunicji, jakie jeszcze pozostały Niemcom.

Na szczęście dla Polaków i oddziałów Armii Czerwonej niemieckie dowództwo naczelne sądziło, że mniejszy problem dla Wermachtu i jednostek Waffen-SS będą stanowiły oddziały amerykańskie.

Trzeba podkreślić, że działania niemieckiego lotnictwa w rejonie Warszawy wskazywały wyraźnie na coraz poważniejsze braki w sprzęcie. Wskazuje na to chociażby sporadyczne wykorzystanie samolotów Hs 126, błędnie określonych w polskim meldunku jako He 126. Samoloty tego typu były przestarzałe już w okresie kampanii wrześniowej, kiedy to ponosiły ciężkie straty. Ponad pięć lat później wykorzystanie samolotów tego typu na pierwszej linii frontu wschodniego było wyraźnym dowodem postępującego kryzysu w Luftwaffe.

Ta ostatnia praktycznie przestała istnieć po niemieckiej próbie odzyskania inicjatywy w powietrzu. Wcześniej należało jednak skoncentrować odpowiednie siły na zachodzie, gdzie Niemcy przerzucili większość jednosilnikowych samolotów myśliwskich zdolnych do przeprowadzenia szybkiego uderzenia na alianckie lotnictwo. Największym problemem Niemców nie była jednak przewaga nieprzyjaciela w powietrzu, a brak doświadczonych pilotów. Zamiast skupić się na szkoleniu „młodzieży” dowództwo Luftwaffe wysłało do walki z lepiej wyposażonym przeciwnikiem najbardziej doświadczonych pilotów, którzy po prostu nie mieli szans na odniesienie zwycięstwa, na które tak liczyli.

Szansę do „lizania ran” wykorzystali też Sowieci i oddziały „ludowego” WP. Wprawdzie trudno powiedzieć, by w ostatnich miesiącach jednostki 1 Armii poniosły jakieś wielkie straty w walkach niedaleko Jabłonny, ale gen. Rola – Żymierski skwapliwie wykorzystał nadarżającą się okazję do uzupełnienia stanów osobowych podległych mu oddziałów. Równocześnie przyspieszyło formowanie nowych jednostek tyłowych oraz 2 Armii Wojska Polskiego, która powstawała na Lubelszczyźnie. O ile jednak wyszkolenie szeregowych żołnierzy nie nastęrczało większych trudności, o tyle poważny problem nadal stanowił brak kadry oficerskiej. Do jednostek lotnictwa skierowano już praktycznie wszystkie dostępne rezerwy, w tym także najslabiej przeszkolonych pilotów z ostatniej „tury” szkolących się w Grigoriewskoje. Pomimo tego w formowanej na wyzwolonym



terytorium 2 Armii odsetek Rosjan wśród kadry oficerskiej utrzymywał się na poziomie ok. 65%<sup>317</sup>, co na pewno nie było dobrze widziane przez szeregowych.

Najgorzej pod tym względem przedstawiała się sytuacja w lotnictwie, które mimo iż występowało pod znakiem biało-czerwonej szachownicy, w gruncie rzeczy poza 4 Mieszaną Dywizją Lotniczą, było de facto wydzieloną jednostką Armii Czerwonej. Trzeba natomiast przyznać, że stosunek radzieckiego personelu latającego i technicznego do polskich kolegów był bardzo różny. Doskonale widać to na przykładzie 3 PLSz, gdzie najdelikatniej mówiąc nie dowierzano polskim lotnikom.

Pomimo tego dowództwo nie odstąpiło od planów formowania całego Korpusu złożonego z kilku dywizji lotniczych. Co zrozumiałe jednostki te w całości składały się z personelu sowieckiego, który w kolejnych miesiącach, a nawet latach zastępowano Polakami. W nielicznych przypadkach udało się wciągnąć do służby w „ludowym” lotnictwie polskim przedwojennych żołnierzy polskiego lotnictwa. Jednym z nich był chociażby ppor. pil. Robert Janota. Jest to postać, o której wiadomo niezbyt wiele – wiadomo natomiast, że lotnik ten, wyszkolony na pilota myśliwskiego już przed wojną, zginął w niewyjaśnionych okolicznościach ze starami samolotu myśliwskiego Jak-9. Według oficjalnych raportów i wyjaśnień, maszyna pilotowana przez Janotę rozbiła się na skutek usterki lub wady fabrycznej samolotu. Stwierdzenie to budzi jednak sporo wątpliwości w kontekście przedwojennej działalności Janoty, a także stanowiska zajmowanego przez lotnika w pierwszych dniach kampanii wrześniowej, gdy oficer ten dowodził Kluczem Korpusu Ochrony Pogranicza<sup>318</sup>.

Poza problemami z brakami kadrowymi dowództwo „ludowego” lotnictwa musiało poradzić sobie także z innymi trudnościami. Oczywiście najważniejszym problemem pozostawali Niemcy; ich aktywność przybierała bardzo różne formy, ale najważniejszą częścią Luftwaffe pod koniec wojny stała się artyleria przeciwlotnicza. Jej uzbrojenie składało się z dział kalibru 88 mm, i lżejszych działek, określanych czasami w dokumentacji archiwalnej mianem „zenitówek”, albo „zenitek”.

Wojna, która pięć lat wcześniej rozpoczęła się niemieckimi bombardowaniami Warszawy już wkrótce miała dobiec końca. A Polacy i Rosjanie z 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej zamierzali zapisać na swoje konta jeszcze kilka sukcesów.

---

<sup>317</sup> T. Żenczykowski, *Polska lubelska*, Warszawa 1990, s. 116.

<sup>318</sup> P. Rapiński, *Lotnictwo Armii „Łódź”*, Łódź 2018, s. 151 – 158; Idem, *Komar i kameleon. Lwowskie eskadry towarzyszące w czasie pokoju i wojny*, Oświęcim 2019, s. 196 – 197.

### *Działania dywizji w styczniu 1945 r.*

Rankiem pierwszego stycznia na całym froncie wschodnim brakowało samolotów bojowych z czarnymi krzyżami na kadłubach i skrzydłach. Większość z nich zgromadzono na zachodzie, gdzie Niemcy zamierzali przeprowadzić ostatnią dużą operację zaczepną tej wojny. Według niemieckich planów przeprowadzenie operacji Bodenplate miało pozwolić na odzyskanie Luftwaffe inicjatywy w powietrzu. Niemcy zupełnie nie brali pod uwagę, że przeprowadzenie niespodziewanych uderzeń na bazy dziennych myśliwców może co najwyżej wydłużyć agonię Luftwaffe.

Wprawdzie Niemcom udało się wykorzystać moment zaskoczenia i doprowadzić do zniszczenia znacznej ilości alianckich maszyn jeszcze na ziemi, ale sami utracili również bardzo wiele maszyn, a co ważniejsze – pilotów, których braku nie można było już uzupełnić.

Rankiem 1 stycznia w miejscach postoju jednostek wchodzących w skład 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej panował spokój. Dopiero 2 stycznia na rozpoznanie warunków pogodowych. Lot wykonał kpt. Matwiejew, który z Zadybia Starego udał się do rejonu Warszawy i Modlina. Warunki nie napawały optymizmem, w związku z czym dalsze loty wstrzymano na kilka następnych dni. Kolejny lot 1 PLM „Warszawa” wykonał 5 stycznia. Jednostka miała wówczas przeprowadzić rozpoznanie pogody oraz sfotografować obiekty wojskowe w rejonie Warszawy. Zadanie to wykonała trójka myśliwców pod dowództwem kpt. Matwiejewa.

Jednostka wykonała kolejny lot w godzinach popołudniowych, tym razem już tylko z myślą o fotografowaniu celów wojskowych nieprzyjaciela. W zadaniu uczestniczyła czwórka myśliwców również pod dowództwem kpt. Matwiejewa. Jednostka wykonała rozpoznanie w rejonie Warszawy bez większych trudności. Do przelatujących nad miastem samolotów strzelała tylko artyleria przeciwlotnicza rozmieszczona w rejonie Miłosny.

Około trzeciej po południu ruszyła ostatnia grupa czterech Jaków, którymi ponownie dowodził Matwiejew. Po około godzinnym locie wszystkie samoloty powróciły do Zadybia Starego. W ciągu następnego tygodnia na froncie panował spokój. Dowództwo Armii Czerwonej przygotowywało się do przeprowadzenia kolejnej wielkiej operacji zaczepnej, której celem było dotarcie do Odry. Oczywiście Niemcy doskonale rozumieli, że Sowietci nie zamierzają bez końca trwać na linii wytyczonej przez Wisłę. Na zapleczu frontu wschodniego, który zatrzymał się późnym latem 1944 r., hitlerowcy przystąpili do rozbudowy całej linii umocnień. Dowództwo niemieckie oczekiwało, że linie te powstrzymają dalsze postępy Armii Czerwonej, a przynajmniej

osłabiały oddziały sowieckie na tyle, by Niemcom udało się zmontować kolejną kontrofensywę.

Przygotowujący obronę Niemcy zamierzali oprzeć się na przebiegających w tym rejonie rzekach: stanowiącej pierwszą linię oporu – Wiśle, następnie Bzurze, a w końcu na Warcie i Odrze<sup>319</sup>. Hitler, nie po raz pierwszy zresztą, zdecydowanie odrzucał doniesienia niemieckiego wywiadu mówiące o przygotowaniach Armii Czerwonej. Działania bojowe rozpoczęto w dniu 12 stycznia. Sowieckie uderzenie stanowiło spore zaskoczenie dla Niemców. Pomimo rozpoczęcia działań bojowych, przez kilka dni jednostki wchodzące w skład 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej nie prowadziły żadnych lotów. Pierwsze zadanie wykonano dopiero 16 stycznia 1945 r.

Już wcześniej 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków” został przebazowany bliżej linii frontu do Radzimina gdzie jednostka dotarła 13 stycznia<sup>27</sup>. I tym razem istnieją spore różnice w datach rozpoczęcia działań bojowych i przebazowania jednostek na nowe miejsce postoju. Według wspomnień pilotów miało to miejsce kilka dni wcześniej. Nowe lotnisko nie różniło się zbytnio od tego w Woli Rowskiej. Jeden z lotników służących w „krakowskim” pułku wspominał później:

*Cały pułk, bez rezerwowego samolotów, a jest ich 10 sztuk, przebazuje się do Radzimina. Przelot w dzień, na wysokości 100-150 m. Lotnisko dość duże, położone na północ od miasta. Wykonujemy lot zapoznawczy z rejonem i dochodzimy z Olkiem do wspólnego wniosku, że w wypadku utraty orientacji, a z tym należy się zawsze liczyć, można bezpiecznie wrócić na lotnisko lecąc na północy wschód od rzeki Bug, i biorąc ją „pod pachę” do Wyszkowa, a stamtąd – też „pod pachę” – do Radzimina. Oby to się tylko nie przytrafiło, ale przygotowanym być trzeba, może być mgła; możemy nie móc – odchodząc znad celu – wziąć właściwego kursu<sup>320</sup>.*

Jak wynika ze wspomnień jednego z pilotów działania bojowe z nowego lotniska rozpoczęły już 13 stycznia, gdy piloci bombowców nocnych skierowali swoje maszyny do rejonu Rajszewa, gdzie atakowano min., zgrupowanie artylerii nieprzyjaciela<sup>321</sup>. W ciągu kilku pierwszych dni walk toczonych przez oddziały sowieckie i formacje „ludowego” WP, nocne bombowce działały w szczególnie trudnych warunkach atmosferycznych. Największe zagrożenie dla załóg stanowiła gęsta mgła, która utrzymywała się przy gruncie. Pomimo tego jednostka wykonała wszystkie zaplanowane na ten okres loty.

---

<sup>319</sup> K. Badziak, W. Kozłowski, *Wyzwolenie ziemi łódzkiej – styczeń 1945*, Łódź 1980, s. 27 – 31. <sup>27</sup> M. Monis, op. cit., s. 125.

<sup>320</sup> J. Nieciengiewicz, op. cit., s. 111 – 112.

<sup>321</sup> Ibidem.

Pomimo braku wsparcia lotnictwa opór Niemców został dość szybko przełamany. Piloci pułku „Kraków” wznowili działania kolejnej nocy – nadal panowały trudne warunki atmosferyczne, ale pogoda poprawiła się na tyle, że do działań bojowych mogło przystąpić 31 załóg pułku „Kraków”, które atakowały stanowiska nieprzyjaciela w rejonie Leszna i Błonia. Straty zadane tej nocy nieprzyjacielowi są szacowane na 10 zburzonych budynków, 300 zabitych żołnierzy niemieckich i 30 zniszczonych samochodów nieprzyjaciela <sup>322</sup>.

Jednostki lotnictwa dziennego również wykorzystały poprawę pogody i przystąpiły do działań bojowych w dniu 16 stycznia. Rano, około godziny 10.10 pierwszy lot na rozpoznanie i osłonę Iłów z 3 PLSz, wykonała para Jaków z pułku „Warszawa”. Dowódcą grupy eskorty był kpt. Matwiejew, który po wykonaniu lotu zameldował o silnym ogniu przeciwlotniczym prowadzonym z północnego skraju lotniska Modlin, a także o licznych pojazdach znajdujących się w rejonie Dąbrowy Starej i Michałowa. Niemcy uciekali na zachód; piloci stwierdzili, że w rejonie Nowego Dworu niemieccy saperzy zniszczyli prowizoryczny most.

Znacznie mniej do powiedzenia na temat wykonanego tego dnia lotu miał ppor. Michajłowski, który poprowadził parę szturmowców.

*W czasie od 10.45 do 11.00 z wysokości 1000 – 100 zaobserwowano: na szosie z Modlina do Stanisławowa około 35 samochodów – atakowano, z Adamówka do Roztoki około 15 samochodów i 25 wozów – atakowano. Ogień małokalibrowej artylerii plot. prowadzono z rejonu Nowy Modlin, Adamówek. Lotnictwo myśliwskie przeciwnika nie działało* <sup>323</sup>.

Kolejne zadanie, tym razem w godzinach popołudniowych wykonała czwórka Jaków prowadzona przez ppłk. Tałdykina. Piloci eskortowali 4 Iły dowodzone przez ppor. Kramarczuka, który otrzymał zadanie poprowadzenia „szturmowników” do uderzenia na transport samochodowy przeciwnika w rejonie Modlina. Podczas lotu myśliwcy zauważyli że na lotnisku w Modlinie pojawiły się ślady wskazujące na to, że niedawno startowały stamtąd samoloty nieprzyjaciela. Tymczasem Iły rozprawiły się z celami naziemnymi. Podczas lotu piloci dostali się pod ogień artylerii przeciwlotniczej działające w rejonie Modlina i miejscowości Dębe <sup>324</sup>. Stanowiska niemieckie atakowała ppłk. Tałdykin.

Między 12.34, a 13.58 kolejne uderzenie w tym rejonie wykonała czwórka Iłów dowodzona przez ppor. Michajłowa. Jego grupę osłaniały cztery Jaki prowadzone przez kpt. Lisieckiego. Również podczas tego

---

<sup>322</sup> I. Koliński, op. cit., s. 221.

<sup>323</sup> Z. Bulzacki, *3 p/sz...*, s. 88.

<sup>324</sup> Ibidem, s. 89.

lotu piloci szturmowców nie mogli narzekać na brak celów do zaatakowania. Piloci myśliwców zameldowali również o pojawieniu się czterech Fw 190, które podjęły próbę przechwycenia Iłów. W walkę z nieprzyjacielem zaangażowała się para w składzie kpt. Lisiecki, chor. Suszek. Niestety pilotom nie udało się zestrzelić żadnego z samolotów nieprzyjaciela <sup>325</sup>.

Kolejna grupa złożona z ośmiu Iłów pod dowództwem por. Tietierina ruszyła do akcji o godzinie 13.43. Ze względu na pojawienie się nieprzyjacielskich myśliwców do grupa Tietierina dostała znacznie liczniejszą eskortę, złożoną aż z sześciu Jaków. Myśliwcami dowodził kpt. Gaszyn. Tego dnia, dzienne jednostki dywizji przeprowadziły jeszcze trzy uderzenia na pozycje nieprzyjaciela. Szturmowcami dowodzili por. Kitajew, kpt. Dawidjan i mjr. gwardii Koźlenko. Eskortowali ich odpowiednio: kpt. Konieczny, ppłk. Tałdykin i kpt. Gaszyn. Po locie mjr. Koźlenko meldował:

*W czasie od 17.10 do 17.20 z wysokości 1100-200 m zaobserwowano na wschodnim skraju m. Zaborów Leśny 2 baterie artylerii polowej na stanowiskach ogniowych – atakowano. Na drodze z m. Zaborów do m. Mariew 5 samochodów – atakowano. W m. Truskaw około 15 samochodów – atakowano. Ognia artylerii przeciwlotniczej ani lotnictwa myśliwskiego przeciwnika nie napotkano <sup>326</sup>.*

Oprócz lotów polegających na eskortowaniu szturmowców 4 Mieszana Dywizja przeprowadziła również serię lotów rozpoznawczych, do których skierowano pilotów 1 pułku. Wyniki rozpoznania prowadzonego przez dwie pary dowodzone przez kpt. Matwiejewa na bieżąco przekazywano drogą radiową do naziemnego stanowiska dowodzenia. Już kilka dni wcześniej, w pierwszym lub drugim dniu ofensywy na stanowisku tego rodzaju poległ mjr. Czabanow, należący do sztabu dywizji <sup>327</sup>.

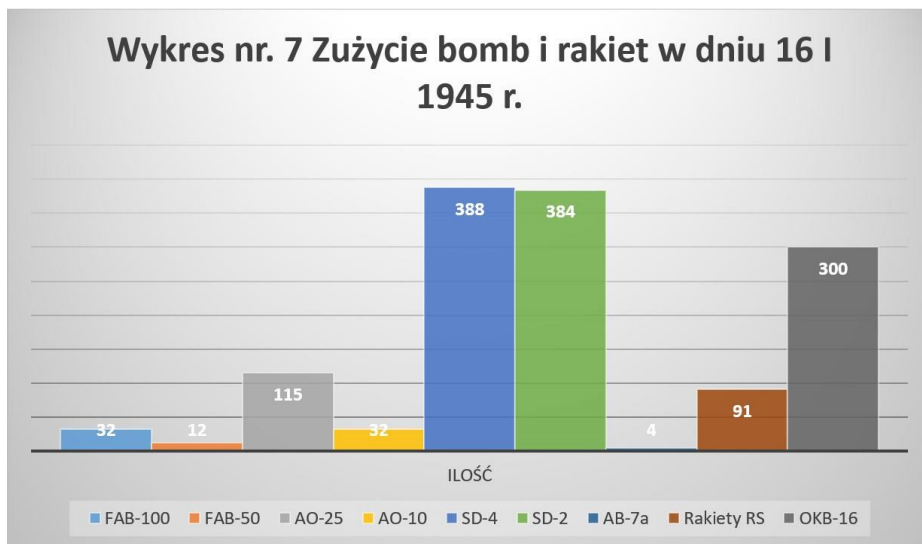
Niezwykle ciekawym dokumentem jest Meldunek bojowy nr. 1 wydany przez sztab 4 MDL, obejmujący min., całkowite zużycie amunicji w dniu 16

---

<sup>325</sup> P. Rapiński, *1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” 1943 – 1945*, Oświęcim 2018, s. 313.

<sup>326</sup> Z. Bulzacki, *3 plsz...*, s. 91.

<sup>327</sup> I. Koliński, op. cit., s. 221.



stycznia. Oprócz tego autorzy dokumentu stwierdzili, że samolotami na które natknęli się piloci myśliwców były 4 Bf 109. W ciągu całego dnia pułki wchodzące w skład dywizji zniszczyły i uszkodziły: 32 samochody, 16 wozów konnych, 4 małokalibrowe baterie artylerii przeciwlotniczej, 3 baterie artylerii przeciwlotniczej i 1 baterię moździerzy. Oprócz tego samoloty wywołały 1 eksplozję i 2 pożary. Straty nieprzyjaciela w ludziach oszacowano na 180 zabitych lub rannych żołnierzy i oficerów <sup>328</sup>.

Oprócz wymienionych w wykresie 6 bomb i rakiet, dywizja zużyła także ponad 12 tysięcy pocisków do działek i karabinów maszynowych. Był to jednak dopiero wstęp do dalszych działań bojowych. W nocy do akcji ponownie przystąpiły bombowce z pułku „Kraków”. Ich działania nie przebiegły jednak tak jak tego oczekiwano. Podczas lotu powrotnego na nowe lotnisko, jedna z załóg... wylądowała na dachu wiejskiej chałupy, skąd pechowych lotników trzeba było ściągać przy pomocy drabin. Pomimo tego samolot nie odniósł poważniejszych uszkodzeń. Inny pilot wspominał po latach:

*Ciągle brak dwóch samolotów. Przychodzi wiadomość. Jeden jest w Rowach, a drugi wylądował w polu, uszkodzony. Załoga zdrowa i cała.*

*Poszedłem popatrzeć na ten samolot na dachu. Mieli koledzy dużo szczęścia. Trafili silnikiem w środek dachu i tam utknęli. Dobrze, że samolot nie spadł, nie zsunął się, dobrze, że dom się nie zapalił. Wojsko, które przechodziło przez Radzymin, zrobiło sobie w tym miejscu odpoczynek, zatrzymywał się palili papierosy, i po obejrzeniu odchodzili*

<sup>328</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 2.

*dalej. Tak, ale niedopalki rzucali na drogę. Leżała tam pod koniec dnia gruba ich warstwa*<sup>329</sup>.

Dywizja kontynuowała działania bojowe 17 stycznia, gdy jednostki wchodzące w skład 1 Armii Wojska Polskiego i Armii Czerwonej wyzwoliły Warszawę. Tego dnia działania bojowe prowadziły 1 i 3 PLSz, których zadania zasadniczo nie różniły się względem dnia poprzedniego. Dzień rozpoczęto przeprowadzeniem rozpoznania w rejonie Leszna. Zadanie wykonała para Iłów, dowodzona przez ppor. Kramarczuka. Jak zwykle szturmowce działały pod opieką dwóch myśliwców z „Warszawy”. Zasadniczym celem pilotów z pułku szturmowego i myśliwskiego pozostawało jednak wspieranie własnych oddziałów naziemnych. W tym celu jednostki 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej wykonały osiem serii lotów. Oprócz tego 1 PLM „Warszawa” został zaangażowany w działania rozpoznawcze w rejonie Leszna, Błonia, Sochaczewa i Wyszogrodu. Zadanie to wykonywała grupa pilotów pod dowództwem kpt. Matwiejewa. Podczas lotów rozpoznawczych jedna z maszyn została rozbita podczas lądowania<sup>330</sup>.

Po krótkim zrywie, nastąpiła dość długa przerwa w dalszych działaniach bojowych 3 Pułku. Jednostka kolejne loty bojowe wykonała dopiero w następnym miesiącu. Tymczasem działania bojowe kontynuowali piloci myśliwscy. 18 stycznia piloci szturmowców zostali wyznaczeni do osłony przepraw na Wiśle, a następnego dnia pilotów wyznaczono do odbywającej się na terenie wyzwolonej Warszawy defilady, którą mieli zabezpieczać z powietrza. Jednocześnie pułk parami patrolował nad Warszawą. Podczas lotów wykonywanych nad miastem doszło do kilku spotkań z niemieckimi samolotami, które próbowały przedostać się na zaplecze polskich jednostek. Meldowano o spotkaniu z dwoma myśliwcami Fw 190, a także bombowcem He 111. Niestety do wymiany ognia, a tym bardziej zestrzelenia żadnego samolotu nieprzyjacielskiego nie doszło. Niestety w dokumentacji archiwalnej brak jest jakichkolwiek informacji dotyczących zużycia amunicji w tym dniu, co wskazuje na to, że niezwykle barwne wspomnienia i relacje ówczesnego chor. Chromego nie mają zbyt wiele wspólnego z rzeczywistością, choć istnieje cień szansy, że piloci puścili się w pościg za samotnym Heinklem, ale nie udało im się zająć odpowiedniej pozycji do oddania strzałów.

Do końca miesiąca działania bojowe podejmował głównie 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego. 20 stycznia kontynuowano działania nad stolicą. Niemcy nadal wysyłali nad miasto pojedyncze samoloty myśliwskie i bombowe. Pomimo tego nie doszło do starcia, które

---

<sup>329</sup> J. Nieciengiewicz, op. cit., s. 117.

<sup>330</sup> P. Rapiński, *1 Pułk...*, s. 320 – 321.

pozwoilioby na otworzenie konta zwyciestw polskiego pulku. Pplk. Tałdykin podczas patrolowania nad miastem napotkał na samotny ciężki myśliwiec Bf 110. Zdarzały się także wizyty innych maszyn niemieckich.

W ciągu kolejnego dnia okazało się, że oddziały 1 Armii Wojska Polskiego i Armii Czerwonej prowadząc pościg za uciekającym nieprzyjacielem przesunęły się bardzo daleko na zachód. W tej sytuacji konieczne stało się rozważenie skierowania pułków wchodzących w skład 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej na nowe miejsca postoju. Decyzja w tej sprawie została wydana w dniu 20 stycznia 1945 r., gdy w sztabie 4 MDL pojawił się dowództwa lotnictwa, gen. Połynin. Podczas spotkania ze sztabowcami, dowódca dywizji otrzymał rozkaz dyslokacji poszczególnych pułków w nowych miejscach postoju do dnia 23 stycznia<sup>331</sup>. Tymczasem poszczególne części składowe dywizji nadal pozostawały w rejonie Warszawy. Jeszcze 22 stycznia myśliwcy z pułku „Warszawa” patrolowali nad miastem<sup>332</sup>.

Okres przesunięcia na nowe lotnisko zapisał się dość wyraźnie we wspomnieniach pilotów. Jeden z nich wspomniał:

*Mój „pociak” powoli włókł się nisko nad ziemią. Wisłę przeleciałem pomiędzy Modlinem a Warszawą i zacząłem poszukiwać zaznaczonych na mapie lotnisk. Na drodze widziałem ślady niedawnych walk. Rozbite pojazdy, liczne trupy, obok spalone zagrody. Złapawszy pod pachę szosę Sochaczew – Włocławek, doleciałem do Sannik i wkrótce minąłem je, kierując się w stronę Łącka.*

*Oznaczone na mapie lotnisko nie wyglądało zachęcająco. Było to niezbyt duże pole, które sprawiało wrażenie łąki z krótkimi podejściami. Okrążyłem je parę razy, nieufnie mu się przyglądając, po czym ostrożnie wylądowałem z jak najbardziej opuszczonym ogonem. Chociaż „pociak” nie był ciężki, poczułem, jak płoza ogonowa zaryła się w miękkim gruncie. Tego dnia była wprawdzie odwilż, ale to jeszcze nie powód, aby „pociak” grzązł, rozmyślałem wylaząc z kabiny. Grunt istotnie był nieco podmokły, poza tym pole nie miało, oceniając na oko, wymaganych dla Jaka 1000 metrów długości. Nie było więc nad czym się zastanawiać. Wgramoliłem się z powrotem do kabiny i wystartowałem do Sannik.*

*Lotnisko w Sannikach leżało przy samej szosie, było dość długie, ale właściwie jednokierunkowe, wschodnie bowiem podejście – na dłuższy kierunek, było znad folwarku, w którym zaobserwowałem coś w rodzaju koszar i parę baraków. Na przeciwległym skraju szosy widziałem szereg lejów po bombach. Ich regularny układ i jednakowe pomiędzy nimi*

---

<sup>331</sup> I. Koliński, op. cit., s. 226.

<sup>332</sup> Ibidem.



*odległości wskazywałyby na to, że nie były to ślady bombardowań, lecz leje powstałe po wysadzeniu zakopanych w ziemi bomb.*

*W jednym z kątów pola leżał rozbity samolot Ju-87.*

*Okrzyłem parę razy Sanniki. Ludności cywilnej prawie nie było, kręciło się natomiast sporo żołnierzy. W ogóle odniosłem wrażenie, że jeszcze przed paru godzinami toczyła się tu walka; po prostu śmierdziało prochem. Wylądowałem możliwie blisko szosy i wylączyłem silnik<sup>333</sup>.*

Jak się okazało decyzja o lądowaniu na lotnisku w Sannikach była dość pochopna gdyż teren lotniska był zaminowany. W tej sytuacji konieczne było poszukiwanie nowego miejsca postoju. Pomimo tego dowódca dywizji, płk. Romeyko zdecydował o jak najszybszym przebazowaniu 1 PLM i 3 PLSz do Sannik. Nocne bombardowce zamierzano skierować do miejscowości Gaj. Jerzy Nieciengiewicz wspominał okres przebazowania 2 Pułku na zachód w następujący sposób:

*W Rowach byliśmy cztery dni przygotowując się do przebazowania za Wisłę na lotnisko Gaj, które znajdowało się w pobliżu Szymanowa. Dowiedzieliśmy się o wyzwoleniu Warszawy i bardzo szybkich postępach nacierających wojsk. Każdy dzień przynosił wiadomości o wyzwoleniu coraz to nowych miejscowości. Dowódca pułku zdecydował, że do Gajów polecimy przez Warszawę, by pułk mógł zobaczyć w dzień, jak miasto jest zniszczone, co hitlerowcy z nim zrobili.*

*Wykonaliśmy ten przelot 21 stycznia. Po przepisowym, pożegnalnym okrążeniu lotniska w Woli Rowskiej lecimy luźnym szykiem na wysokości 50 – 100 m w kierunku Pragi. Nic mnie nie obchodzi nawigacja, za nią odpowiedzialny jest dowódca eskadry Tyszkiewicz i Olek. Świeci słońce, chmury dość wysoko, widzialność doskonała. Słowem, pogoda „generalska” – przy takiej pogodzie mogą latać nawet generałowie.*

*Na polach leży trochę śniegu, drogami jadą ciężarówki, wszystkie w kierunku Warszawy. Już widać Grochów, Pragę. Skręcamy w lewo i wzdłuż Aleji Waszyngtona lecimy na zachód. Patrę w dół. Most Poniatowskiego zniszczony, nieprzejezdny, z jego lewej strony, od południa jest most pontonowy. Patrę w lewo, w kierunku Czerniakowa – gruzy, ruiny, pustki. Lecimy wzdłuż Alej Jerozolimskich, Muzeum Narodowe chyba całe. A z prawej – same ruiny. Nowy Świat w kierunku Starówki to jedno rumowisko, same gruzy. Prudential – dziś Hotel Warszawa – postrzelany, z dziurami na wylot. Na rogu Alej i Marszałkowskiej widzę rozbity zniszczony, popalony dom bez dachu. Na ścianie mieszkania wisi przekrzywiony obrazek. Widzę też zwisającą wannę. Trzyma się chyba tylko na jakiejś rurze. Dworzec Główny rozbity. Nie wiem, czy mi się wydaje, ale coś jakby czuć spalenizną.*

---

<sup>333</sup> M. Konieczny, op. cit., s. 316 – 317.

*[...] Dobrze, że samolot leci z prędkością 120 km/godz. Dobrze, że mijamy miasto, a właściwie gruzowisko. Nie mogą na to patrzeć. Jeszcze Wola, też zniszczona, popalona. Chyba nie ma tu całego, niezniszczonego domu. Mijamy Ożarów, dolatujemy do Błonia, tu nie widać zniszczeń. Na szosie ruch, ciężarówki odkryte z ładunkiem, skrzynki, pewnie pociski. Zaopatrzenie dla armii. Jest lotnisko. Lądujemy.*

*Kwaterujemy w Szymanowie. Nasza 3. eskadra dostaje polecenie przeprowadzenia zapasowych samolotów z Woli Rowskiej. Jedziemy ciężarówką<sup>334</sup>.*

Nie były to jednak jedyne trudności z którymi musiał poradzić sobie personel polskiego pułku. Pogarszające się warunki atmosferyczne sprawiły, że ze względu na silne opady śniegu niemożliwe stało się wykorzystanie lotnisk polowych zajmowanych przez jednostkę. By przywrócić samoloty Po-2 do „używalności” zaczęto na nich montować narty, które miały ułatwić startowanie i lądowanie na śniegu. W tym samym czasie do jednostki dotarła informacja o planach wycofania pułku z frontu i przeszkolenia go na samolotach Il-2. Wiadomość ta wywołała falę niezadowolenia wśród pilotów jednostki<sup>335</sup>.

Kolejne loty bojowe pułki wchodzące w skład 4 MDL wykonały już w lutym, podczas walk o opanowanie Pomorza, kontrolowanego przez znaczne siły niemieckie. Działalność polskiej jednostki była bezpośrednio związana z sytuacją naziemną, którą w sprawozdaniu z działań bojowych dywizji w miesiącu styczniu opisywano w następujący sposób:

*Jednostki 1 Armii WP w okresie sprawozdawczym do 13.1.1945 r, wspólnie z oddziałami Armii Czerwonej, kontynuowały obronę zajmowanych rubieży i aktywnych działań bojowych nie prowadziły.*

*14 stycznia od godz. 6.00 oddziały Armii Czerwonej i 1 Armii WP przeszły do natarcia z rubieży: las na zachód m. Poddelewo, zachodni skraj mi. Skórzew, folwark Szybalin, Derlacz, zachodni skraj Jabłonna – Legionowo, folwark Ludwisin, północno zachodni skraj Jabłonna.*

*Jednostki 47 Armii i 1 Armii WP przerwały obronę Niemców i przeszły do pościgu, niszcząc jego siłę żywą i sprzęt bojowy<sup>336</sup>.*

Pomimo podjęcia bardziej aktywnych działań w drugiej połowie miesiąca, polska jednostka nadal działała dość oszczędnie. Największym problemem pozostawała kapryśna aura, która nie pozwalała na zaangażowanie pełni sił lotniczych w najbardziej „gorącym” okresie ofensywy. Późniejsze postępy oddziałów

<sup>334</sup> J. Nieciengiewicz, op. cit., s. 119 – 120.

<sup>335</sup> Ibidem, s. 121.

<sup>336</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 50.

naziemnych doprowadziły do sytuacji w której samoloty wykorzystywane przez dywizję miały po prostu za małe zasięgi by móc udzielić realnego wsparcia własnym oddziałom lądowym. W tej sytuacji konieczne stało się zlokalizowanie nowego lotniska polowego, jednakże realizacja tego zadania okazała się znacznie trudniejsza niż można się było spodziewać.

Ogółem w styczniu dywizja wykonywała rozpoznanie fotograficzne, rozpoznanie rejonu Warszawy, Modlina, Leszna i Błoni, zwalczala stanowiska nieprzyjacielskiej artylerii w rejonie Kaliszek, Palmir i Dziekanowa. Lotnicy atakowali także wycofujące się oddziały niemieckie, wykryte w pobliżu Leszna i Błoni. Podstawowym zadaniem jednostki pozostawało jednak osłanianie Warszawy, zarówno podczas odbywającej się tam defilady, jak również w trakcie przemarszu wojsk. Ostatnim elementem działań dywizji było przesunięcie wszystkich jej jednostek na nowy węzeł lotniskowy i zapewnienie mu osłony powietrznej na wypadek pojawienia się nieprzyjacielskich samolotów

<sup>337</sup>.

Niemcy nadal nie podejmowali żadnych godnych uwagi działań w rejonie na którym działały jednostki wchodzące w skład polskiej dywizji. Nadal pojawiały się tylko pojedyncze samoloty nieprzyjaciela, które nie angażowały się w potyczki z radzieckimi i polskimi załogami. Wprawdzie Niemcy podejmowali próby przechwycenia szturmowców, ale na widok osłony myśliwskiej wycofywali się, nie podejmując walki <sup>338</sup>. Można to tłumaczyć na wiele różnych sposobów, ale najbardziej prawdopodobne wydaje się, że Niemcy dysponowali po prostu niedoświadczonymi pilotami, by podjąć walkę w sytuacji gdy nie mieli przewagi ilościowej. Kolejną kwestią, która zapewne nie pozostawała bez wpływu na przebieg wypadków jest kwestia coraz silniej odczuwanych przez Niemców braków w paliwie.

Bardzo źle przedstawiała się natomiast kwestia wyszkolenia poszczególnych pilotów w dywizji, pod względem zdolności nawigacyjnych. Jeden z meldunków wspominał, że najgorzej wygląda sytuacja w 3 PLSz, gdzie na 21 pilotów tylko 5 zaliczyło egzamin z wykonywania obliczeń w pamięci i określania „pewnych danych przez personel latający wizualnie. Co ciekawe informacja ta pochodzi ze stycznia 1945 r. <sup>339</sup>, w dalszej części meldunku szef oddziału szkolenia bojowego frontu, stwierdzał także, że w dowództwie dywizji nie istnieją warunki do podnoszenia poziomu wyszkolenia:

---

<sup>337</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 50 – 51.

<sup>338</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 50.

<sup>339</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.10, k. 83 – 84.

*Konspekty kierowników zajęć z nawigacji nie są kontrolowane. Nawigator dywizji nie prowadzi zajęć metodycznych z nawigatorami eskadr.*

*Istniejące strzelnice i poligon – nie zabezpieczają w pełni szkolenia personelu latającego z zakresu bombardowania i strzelania powietrznego. Nowych poligonów nie przygotowuje się.*

*Plany szkolenia bojowego w pułkach nie są wykonywane.*

*Ewidencja ze szkolenia bojowego w jednostkach jest zaniedbana. Brak również kontroli wykonywania porządku dziennego w jednostkach* <sup>340</sup>.

Trudne warunki panowały także w poszczególnych pułkach. Jeśli chodzi o „Warszawę”, to stwierdzono, że dowództwo pułku nie wykorzystuje przydzielonego do jednostki samolotu Jak-7, w celu kontroli techniki pilotażu poszczególnych pilotów, brak jest odpowiednich sal i materiałów do prowadzenia szkolenia naziemnego, a ewidencja i sprawozdawczość nie są prowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami <sup>49</sup>. Nieco lepiej było w pułku „Kraków” choć również tutaj wskazywano na poważne błędy w procesie szkolenia personelu latającego (min., na „dorywcze” organizowanie grup szkolnych). Najgorzej kontroler wypowiedział się jednak o 3 PLSz:

*W pułku brak jest szkolnych samolotów UII-2. Kontrola techniki pilotowania i jej ocena odbywa się na podstawie obserwacji z ziemi. Organizacja szkolenia naziemnego jest niezadowolająca. Pod względem organizacji szkolenia bojowego pułk znajduje się na ostatnim miejscu w dywizji. Zajęcia ze stanem osobowym prowadzone są nie w eskadrach, lecz w grupach pułkowych. Poziom zajęć niski. Nie istnieje również grupa pułkowa kadry. Personel latający mało zajmuje się teorią i praktyką z bombardowania. Brak jest poligonu. Porządku dnia w eskadrach nie przestrzega się* <sup>341</sup>.

W tej sytuacji pewne problemy na które napotykała dywizja w okresie postoju pod Warszawą i toczonych nad tym rejonem walk wydają się zrozumiałe. Trudno jednak zrozumieć co działo się na pomiędzy sztabem dywizji, a dowództwem frontu, gdyż w zgoła innym tonie utrzymane było sprawozdanie dowódcy dywizji, płk. Romeyki złożone dwa dni później:

*W ubiegłym miesiącu poziom szkolenia bojowego w jednostkach dywizji znacznie podniósł się. Uzyskano to w wyniku lepszej organizacji i planowania szkolenia bojowego. W usprawnieniu organizacji i planowaniu szkolenia bojowego dużą pomoc okazała nam komisja*

---

<sup>340</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.10, k.

84. <sup>49</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.10, k. 83.

<sup>341</sup> Ibidem.

*Dowództwa Lotnictwa, która przekazała szereg cennych wskazówek, wytknęła niedociągnięcia w szkoleniu z zakresu techniki pilotowania i innych rodzajów szkolenia bojowego. W toku naszej pracy część tych niedociągnięć udało się usunąć, pozostałe będziemy likwidowali w styczniu.*

*Plan szkolenia bojowego w grudniu został niemalże wykonany, za wyjątkiem przeszkolenia pilotów do wykonywania swobodnego polowania i prowadzenia rozpoznania. Na miesiąc bieżący postawione zostało zadanie zakończenia szkolenia tych właśnie kategorii pilotów i przypuszczam, że zostanie ono zrealizowane <sup>342</sup>.*

Najciekawsze okazały się jednak wystąpienia dowódców pułków. Prawdopodobnie ze względu na wykryte w trakcie kontroli uchybienia, jako pierwszy do wyjaśniania sytuacji przystąpił ppłk. Mironow, dowodzący 3 PLSz, z którego wystąpienia wynikało, że w momencie przeprowadzenia wizytacji sytuacja w pułku była zła, głównie ze względu na brak 4 pilotów, braki w umundurowaniu (32 strzelców pokładowych nie posiadało w ogóle kompletnego umundurowania <sup>52</sup>). Negatywnie na przygotowaniu pułku odbił się również fakt, iż na jego wyposażeniu znajdowało się 10 przestarzałych samolotów. Niestety nie wiadomo czy chodziło o 10 Iłów z wcześniejszych serii produkcyjnych, czy też o samoloty, które z braku części zamiennych naprawiano montując w nich elementy ze starych maszyn nie wykorzystywanych bojowo.

Biorąc pod uwagę wystąpienie mjr. Worobiowa z 2 PNB „Kraków” można by odnieść wrażenie, że największym problemem jednostki jest alkoholizm, którego zwalczanie stało się jednym z podstawowych zadań dowództwa pułku <sup>53</sup>. Pomijając fakt, że kwestią „wychowania w trzeźwości” powinien zająć się pion polityczno – wychowawczy dywizji (lotnicy uskarżali się na brak kontaktów z miejscową ludnością, i brak jakichkolwiek rozrywek poza piciem alkoholu niskiej jakości), to podobne problemy występowały we wszystkich innych jednostkach, ale tylko w 2 PNB „Kraków” uznano za stosowne rozpocząć walkę o trzeźwość.

Wyszkolenie najlepiej prezentowało się natomiast w 1 PLM „Warszawa”, gdzie realizację programów wyszkoleniowych oceniono na 90%. Największą przeszkodą okazał się brak samolotów szkolnych Jak-7, wyposażonych w radiopółkompasy, z którymi zamierzano

---

<sup>342</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.10, k.

94. <sup>52</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.10,

k. 97. <sup>53</sup> WBH, CAW, sygn.

III.263.10, k. 98

zapoznać jak największą liczbę pilotów. Poważniejszym problemem była jednak kwestia zakwaterowania personelu jednostki:

*Źle przedstawia się sprawa zakwaterowania personelu, w izbach mieszkalnych tłok, na lotnisku ziemianek budować nie można, bo 50 cm pod powierzchnią ziemi – woda* <sup>343</sup>.

Poważny problem stanowiła kwestia słabej łączności pomiędzy naziemnym punktem naprowadzania, a grupami znajdującymi się w powietrzu. W sprawozdaniu złożonym na koniec okresu sprawozdawczego stwierdzano wręcz, że znaczna część meldunków nadawanych z ziemi jest niewyraźna i słabo słyszalna <sup>344</sup>. Ciekawie przedstawiała się taktyka wykorzystania samolotów należących do dywizji.

*W taktyce działań jednostek dywizji w okresie sprawozdawczym nic nowego nie odnotowano. Szyki bojowe grup ustalono w zależności od otrzymanego zadania, położenia celu, warunków meteorologicznych.*

*Szturmowce w większości przypadków wykorzystywały szyk grupa w prawy pelengu, grupy w kilwaterze.*

*Ataki na cele wykonano przy dobrych warunkach z 1000 do 400m, przy trudnych spod chmur lub z lotu koszącego. Ataki na cele wykonywano w sposób następując: najpierw ogień z działek i kaemów, następnie uderzenie bombowe i kolejno ostrzał z działek i kaemów. Podczas ustalania szyku bojowego w poszczególnych grupach zawsze wydzielano parę samolotów Il-2 do zwalczania środków opl. przeciwnika.*

*Najkorzystniejszym szykiem bojowym wydaje się być peleng, który umożliwia sprawnie wykonanie, w razie potrzeby, manewru przeciw artyleryjskiego, a podczas atakowania celu, prowadzenie celnego bombardowania i ognia z działek i kaemów. Wycofującego się przeciwnika najlepiej atakować niewielkimi grupami szturmowców i myśliwców, w składzie 2-4 samoloty. Charakterystycznym przykładem działania szturmowców może być grupa prowadzona przez ppor. Kramarczuka.*

*16.1.1945 w czasie od 12.25 – 12.45, grupa w trzech zajściach i sześciu atakach z wysokości 1500 – 300 m wykonała uderzenia szturmowo-bombowe na kolumnę około 15 samochodów na szosie Nowy Dwór – Modlin, oraz na zgrupowanie 2 kompanii piechoty, 10 wozów i dwie baterie dział połowych w m. Modlin. Grupa leciała w prawy pelengu utrzymując łączność radiową z ziemią i wewnątrz grupy. Z wysokości 900-300 m mimo ognia art. plot. i małokalibrowej art. plot., grupa ostrzelała cel z działek i kaemów oraz obrzuciła bombami.*

---

<sup>343</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.10, k. 99.

<sup>344</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 51.

*Wykonując trzy zajścia, grupa Kramarczuka bez strat powróciła na własne lotnisko. W rezultacie wykonanych uderzeń szturmowo bombowych z obserwacji załóg i kontrolnych zdjęć wynika, że przeciwnik poniósł znaczne straty. Zniszczono i uszkodzono: 5 samochodów, 1 baterię artylerii polowej, zabito lub zraniono około 70 żołnierzy, wysadzono w powietrze MPS<sup>345</sup>.*

Niestety w toku styczniowej działalności jednostka poniosła też dość poważne straty. Wynikały one głównie z ognia przeciwlotniczego prowadzonego przez Niemców, ale zdarzały się także przypadki, gdy samoloty dywizji lądowały awaryjnie na obcych lotniskach lub w przygodnym terenie co doprowadzało do mniej lub bardziej poważnych uszkodzeń samolotów należących do 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej. Ogółem straty jednostki wyniosły 2 Jaki-1b, z 1 PLM „Warszawa” i 2 bombowce Po-2, należące do pułku „Kraków”.

Mimo iż w toku walk styczniowych dywizja odnotowała sporo sukcesów i znacząco wsparła wysiłek bojowy 1 Armii WP, to jednak dowództwo armii nie było zadowolone z działań 4 MDL, co znalazło wyraz w rozkazie dowódcy lotnictwa frontu Wojska Polskiego z dnia 4 lutego 1945 r., w którym gen. Połynin stwierdzał:

*W walkach tych, jednostki dywizji wykazały znaczny wzrost umiejętności pilotów i dowódców, odwagę, upór i inicjatywę zarówno podczas zwalczania broniącego się przeciwnika jak i w czasie jego odwrotu. Za działania bojowe jednostki dywizji zostały wyróżnione w rozkazach Naczelnego Dowódcy. Jednakże obok stron dodatnich w trakcie działań bojowych, miało miejsce również szereg niedociągnięć:*

- 1. Podczas wycofywania się przeciwnika nie wykorzystano wszystkich sprzyjających okoliczności jakie powstały w sytuacji naziemnej i powietrznej do zadania zdemoralizowanemu przeciwnikowi maksymalnych strat. Kiedy naziemne środki obrony przeciwlotniczej zaprzestały prowadzenia ognia, a jego myśliwce nie pojawiły się w powietrzu, nasze lotnictwo myśliwskie nie wykorzystywało całej możliwości swych pokładowych środków – działek i kaemów – aby skutecznym ogniem pogłębić rozkład hitlerowskich oddziałów.*
- 2. Obciążenie bombowe samolotów nadal było niedostateczne i nie odpowiadające ustalonym normom. Szczególnie jaskrawo wyglądało to w pułku Po-2 (2 PNB „Kraków”). Przyczyną niedostatecznego obciążenia bombowego jest brak osobistego przykładu ze strony dowódców wszystkich szczebli.*
- 3. Dowódcy pułków sami latają mało, swym bezpośrednim udziałem w działaniach bojowych nie dają mobilizującego przykładu podwładnym, np. towarzysz S. Worobiew od maja wykonał zaledwie*

---

<sup>345</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 51 – 52.

*3 loty bojowe, pomimo, że zwracałem już uwagę tow. Worobiewowi na niedopuszczalność takiego stanu. Za mało również lata dowódca pułku szturmowego tow. I. Mironow.*

4. *W pułku myśliwskim i 2 Pułku Nocnych Bombowców w trakcie dwóch dni działań bojowych miało miejsce 9 przesłanek do wypadków, w tym 2 awarie i 2 uszkodzenia w pułku latającym na Po-2. Duża ilość przesłanek do wypadków świadczy o tym, że dowódcy pułków – 1 PLM i 2 PNB – tow. Tałdykin i tow. Worobiew nie wszystko wykonali z zakresu realizacji moich wytycznych z 9 I 1945 r.*<sup>346</sup>

Jak widać, wbrew dominującej w PRL-owskiej historiografii opinii działalność 4 MDL na froncie nie przedstawiała się w samych superlatywach. Co ciekawe, jednostki, do których kierowano także polski personel latający, prezentowały się znacznie lepiej, niż te które w całości „przekazywano” do Wojska Polskiego. Trudno powiedzieć z czego wynikał taki stan rzeczy. Możliwe, że skierowanie jednostki do Wojska Polskiego wywołało niezadowolenie wśród radzieckiego personelu, który przestał przykładać się do wykonywanych obowiązków, uznając nowy przydział za pewną formę kary za faktyczne lub wymyślone przewinienia.

Oczywiście pewne nieprawidłowości występowały także w 1 i 2 Pułku. Niestety, już podczas działań bojowych na Pomorzu okazało się, że pewne zaniedbania, min., z zakresu sprawdzania techniki pilotażu poszczególnych pilotów, w tym także z dowództwa jednostki, mogą przynieść opłakane rezultaty.

**Tab. 17** Natężenie działań bojowych 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej w miesiącu styczniu 1945 r.<sup>1</sup>

	Typ samolotu	Dni lotne	Latało samolotów	Loty bojowe	Nalot w dzień	Nalot w nocy
1 PLM	Jak-1	7	33	215	244,09	-
	Jak-9	1	3	6	7	-
3 PLSz	Ił-2	8	28	71	105,40	-
2 PNB	Po-2	2	21	107	-	117
Dywizja	W dzień	8	64	292	356,59	-
	W nocy	2	21	107	-	117

**Tab. 18** Natężenie działań bojowych 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej w miesiącu styczniu 1945 r. na 1 samolot

<sup>346</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.10, k. 71.



	Typ samolotu	Za okres m-ca	Za 24 h	Za operację
1 PLM	Jak-1	6,2	0,2	3,7
	Jak-9	0,6	0,02	-
2 PNB	Po-2	3,3	1,7	3,3
3 PLSz	II-2	2,5	1,4	2,5
W dywizji	-	3,15	0,83	3,17

**Tab. 19** Stan i zmiany sprzętu lotniczego w 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej w miesiącu styczniu 1945 r.

	Stan na 1 I 1945	Przybyło	Ubyło	Stan 1 II 1945
1 PLM	44	7	2	49
2 PNB	33	8	2	39
3 PLSz	17+2	17 (7 z remontu)	2 (remont)	33+1
Ogółem w dywizji	96	25+7	2+4	122

**Tab. 20** Straty zadane przeciwnikowi przez 4 Mieszaną Dywizję Lotniczą w miesiącu styczniu 1945 r.

	1 PLM	2 PNB	3 PLSz	Dywizja
Samochody	2	34	68	104
Domy zburzone	-	14	-	14
Wozy konne	-	-	60	60
Działa artylerii polowej i plot.	-	-	8	8
Obezwładnione baterie artylerii plot. i moździerzy	-	-	5	5
Wywołano eksplozji	-	4	2	6
Wywołano pożarów	-	6	7	13
Zniszczono i rozproszono żołnierzy przeciwnika (około)	-	300	400	700

<sup>1)</sup> Tabele 17 – 20 opracowanie własne na podstawie: WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 5 – 62.



Fot. 101 Kpt. pil. Wasyl Gaszyn w mundurze lotnictwa sowieckiego. Źródło: Centralne Archiwum Wojskowe



Fot. 102 He 111 w locie, gdzieś nad frontem wschodnim. Źródło: SA-Kuva, domena publiczna



Fot. 103 Kpt. pil. Oleg Matwiejew prowadzi zajęcia dla zbrojmistrzów. Źródło: Centralne Archiwum Wojskowe



Fot. 104 Samolot rozpoznawczy Hs 126. Źródło: SA-Kuva, domena publiczna



Fot. 105 Samoloty Il-2M3 gotowe do startu. Źródła: russiaphoto.ru, domena publiczna



Fot. 106 Pokryty zimowym kamuflażem samolot Po-2, należący do jednej z radzieckich jednostek, gotów do lotu. Źródło: russiaphoto.ru, domena publiczna



Fot. 107 Samolot Po-2 z zamontowanymi nartami. Źródło: russiaphoto.ru, domena publiczna



## Rozdział V

### *„W legowisku faszystowskiej bestii” – 4 MDL w walkach o Berlin*

#### *W boju o Szczecinek i Złocieniec*

Pomorze odgrywało bardzo dużą rolę w niemieckim planie obrony i powstrzymania Armii Czerwonej. O dużym znaczeniu jakie władze III Rzeszy wiązały z działaniami prowadzonymi na terenie Pomorza najlepiej świadczy fakt, że dowódcą jednostek Grupy Armii „Wisła”, której zadaniem było wyprowadzenie kontrofensywy z tego właśnie rejonu, mianowano SS-Reichsführera, Heinricha Himmlera. Mianowanie kogoś takiego dowódcą grupy armii miało znaczenie propagandowe. Himmler nie miał żadnych kwalifikacji dowódczych i nie nadawał się do pokierowania żadną jednostką wojskową, a co dopiero Grupą Armii, której zadanie miało polegać na przeprowadzeniu udanej kontrofensywy przeciwko Armii Czerwonej.

Tymczasem powstrzymanie ofensywy rozpoczętej przez jednostki radzieckie i polskie nie leżało w mocy zmęczonego i wynędzniałego Wehrmachtu, który na początku 1945 r., był już tylko cieniem dawnej potęgi. Armia niemiecka nie przedstawiała większej wartości bojowej, a próby uzupełniania składów osobowych poszczególnych jednostek młodzieżą z Hitlerjugend i weteranami I Wojny Światowej nie mogła przynieść dobrych rezultatów. Dowództwo niemieckie po klęsce na zachodzie zdecydowało się rzucić do walki przeciwko Armii Czerwonej możliwie dużo różnych jednostek, w tym także formacje złożone z zagranicznych ochotników. Pomimo tego, armia niemiecka nie była w stanie odzyskać inicjatywy.

Jednym z najważniejszych miast Pomorza opanowanym przez oddziały Armii Czerwonej i Wojska Polskiego była Bydgoszcz. Wyzwolenie miasta dokonało się za sprawą jednostek wchodzących w skład radzieckiego 9 Korpusu Pancernego, który 22 stycznia 1945 r. sforsował Noteć, a następnie wdarł się do Bydgoszczy. Z pomocą oddziałom Armii Czerwonej ruszyli członkowie Armii Krajowej. Jednemu z oddziałów polskich partyzantów udało się opanować bydgoskie lotnisko, na którym w ręce Polaków dostała się znaczna ilość samolotów łącznikowych i szkolnych. W kolejnych dniach pod miastem pojawiły się także oddziały wchodzące w skład 2 Korpusu Kawalerii

Gwardii, które zepchnęły Niemców do północnej części miasta. Ostatecznie w oczyszczaniu miasta z Niemców wzięły udział także oddziały 8 Pułku Piechoty z 3 Dywizji Piechoty im. Romualda Traugutta, 1 Warszawska Brygada Kawalerii, 1 Zmotoryzowany Batalion Rozpoznawczy i 7 Samodzielny Batalion Artylerii Pancernej. Polacy i Rosjanie walczyli o przejęcie kontroli nad miastem do 27 stycznia<sup>347</sup>.

Ze względu na przejęcie lotniska przez oddziały AK, dowództwo 1 Armii Wojska Polskiego zdecydowało się wykorzystać tamtejsze lotnisko jako nowe miejsce postoju dla jednostek wchodzących w skład 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej. W celu sprawdzenia czy miejsce nadaje się dla samolotów szturmowych i myśliwskich na rozpoznanie skierowano należący do sztabu dywizji samolot łącznikowy Po-2, pilotowany przez mjr. pil. Medarda Koniecznego, który do niedawna zajmował stanowisko oficera politycznego 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Jego miejsce zajął inny przedwojenny lotnik, Michał Jakubik. Swoje przybycie do Bydgoszczy Konieczny wspominał w następujący sposób:

*Nazajutrz kazałem ustawić „pociąka” na płozy i wystartowałem do Bydgoszczy. Dolatując do Bydgoszczy, zszedłem na małą wysokość dla okrążenia miasta i przyjrzenia mu się z bliska. Przeleciałem wschodnim skrajem przedmieść, zawróciłem nad kompleksem gmachów dawnej Szkoły Podchorążych i tuż nad dachami leciałem wzdłuż ulicy Gdańskiej (dziś 1 Maja). Zdziwiły mnie dość puste ulice. Na gmachach widniały biało-czerwone i czerwone flagi.*

*W pewnym momencie usłyszałem charakterystyczny dźwięk, jakby ktoś młotkiem uderzył w metalową część „pociąka”; raz, drugi, trzeci. Na razie nie mogłem się zorientować, co to znaczy. Czyżby rozlatywał się mój samolot? Spojrzałem podejrzliwie na płaty. W paru miejscach zauważyłem przestrzeliny. A więc ktoś do nas z ziemi strzelał. Ale kto? W każdym razie ten ktoś miał mocno ułatwione zadanie, leciałem bowiem bardzo nisko i niezbyt prędko.*

*Byłem niedaleko Brdy, nad zgliszczami dawnego teatru. [...] Po chwili krążyłem nad dobrze mi znanym terenem. Lotnisko było rozbudowane, zniknęły zabudowania folwarczku znajdującego się na południowo-wschodnim skraju, przybyło za to innych budynków i jedna droga startowa.*

*[...] Na wschodnim skraju pola startowego zobaczyłem radzieckich piechurów w białych ochronnych opończach. Przeleciałem tuż nad ich*

---

<sup>347</sup> A. Czerkawski, T. Jurga, *Dla Ciebie Ojczyzno. Miejsowości odznaczone orderami państwowymi*, Warszawa 1970, s. 366 – 367.



*głowami; wymachiwali w moją stronę rękoma. Doszedłem do wniosku, że pokazują, abym lądował blisko nich.*

*Okrążyłem lotnisko i wylądowałem jak najbliżej piechurów. Jeden z nich, jak się później okazało w stopniu kapitana, podbiegł do mego samolotu i zapytał:*

*- Pociście tu wylądowali?*

*- Mam rozkaz rozpoznać lotnisko, zamierzamy przebazować tu naszą dywizję lotniczą.*

*- Kiedy? – zapytał zdziwiony kapitan.*

*- Choćby jutro.*

*- Czy wyście oszaleli?! – wrzasnął piechur. – Toż w Bydgoszczy są jeszcze Niemcy! Nawet tu na przedmieściach! Siedzą w tych domach – wyjaśniał, wskazując w kierunku niedalekiej kolonii.*

*[...] Istotnie, od strony miasta dolatywała nerwowa, zacięta strzelanina.*

*[...] Już chciałem podziękować za dobrą radę i startować, gdy zobaczyłem nadbiegających od strony hangaru dwóch mężczyzn, którzy wymachiwali w moim kierunku rękami. Poczekalem chwilę. Podbiegli do „pociaka”. Byli to młodzi ludzie z biało-czerwonymi opaskami na lewych rękach.*

*Pewnie milicjanci – pomyślałem. Czego mogliby ode mnie chcieć?*

*Silnik „pociaka” kłapał na małych obrotach. Jeden z młodzieńców sprawnie wdrapał się na dolny płat.*

*- Jestem „Balbo” – przedstawił się.*

*[...] Dąbrowski, jak się okazało był dowódcą konspiracyjnego oddziału, grupującego młodych entuzjastów lotnictwa. O świcie 23 stycznia, dowiedziawszy się o przygotowaniach Niemców do ewakuacji, zaatakowali oni lotnisko z trzech stron. Akcja udała się. Niemcy, nie zorientowani co do siły napastników, uciekli, zostawiając nie uszkodzone samoloty i urządzenia lotniskowe<sup>348</sup>.*

Działalność konspiracyjna Benedykta Dąbrowskiego ps. „Balbo” pozwoliła wprowadzić na wzmocnienie parku samolotowego 4 MDL kilkoma nowymi samolotami zdobycznymi, ale jego działalność w okresie wojny nie spotkała się ze zrozumieniem ze strony nowych władz. Powojenne losy Dąbrowskiego nie były najłatwiejsze. W 1951 r., Dąbrowskiego skazano na siedem lat więzienia za „wchodzenie w porozumienie z innymi osobami co do dokonania gwałtownego zamachu na wartowników lotniska w Szczecinie dla rozbrojenia ich i obezwładnienia<sup>349</sup>”. Pomimo wcześniejszego zwolnienia Dąbrowskiego

<sup>348</sup> M. Konieczny, *Jaki startują o świcie*, Warszawa 1980, s. 323 – 325.

<sup>349</sup> Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej (dalej AIPN), sygn. IPN BU 660/165, k. 1.

z więzienia nie udało mu się uzyskać zatrudnienia w lotnictwie. W 1957 r., minister komunikacji Ryszard Strzelecki otrzymał pismo Stanisława Tołwińskiego, Przewodniczącego Komisji dla spraw pomocy osobom rehabilitowanym:

*Obywatel Benedykt Dąbrowski od 1945 do 1953 r. pracował w Lotnictwie na stanowisku pilota, kapitana statku powietrznego – nie jest zrehabilitowany, lecz z materiałów Generalnej Prokuratury wynika, że sprawę przeciwko niemu należy umorzyć na zasadzie ustawy z dnia 27.IV.1956 r. o amnestii.*

*Trudność jednak polega na tym, że wobec rozpoznania tej sprawy przez Zgromadzenie Sędziów Najwyższego Sądu Wojskowego z rewizją nadzwyczajną w tej sprawie występować już nie można.*

*Pozostaje więc wystąpienie do Rady Państwa o ulaskawienie, w związku z czym Departament III wystąpił do Biura Ulaskawień Generalnej Prokuratury.*

*Biorąc pod uwagę 5-cio letni pobyt w więzieniu i w związku z tym związane dolegliwości, oraz fakt że obywatel Dąbrowski posiada dużą wiedzę w lotnictwie, oraz długoletnie doświadczenie w tej dziedzinie proszę Obywatela Ministra o zainteresowanie się przedstawioną sprawą i możliwe jej pozytywne rozpatrzenie <sup>350</sup>.*

Podczas prowadzonego w latach 50., śledztwa Dąbrowski udzielił dość wyczerpujących zeznań swoim prześladowcom. Śledczych interesowała min., wojenna przeszłość Dąbrowskiego, jego powiązania z podziemiem i okupacyjne losy. Dąbrowski zeznał wówczas:

*Po wrześniowym wyleczeniu się zamieszkałem w Warszawie przy ul. Słupskiej 4 u obywatelki Szylingowej – za poparciem kolegi z wojska Wyszyńskiego w 1940 r. U obywatelski Szylingowej zapoznałem „Janusza” który tam przychodził na zebranie organizacji „ZWZ”, nosił nazwisko Bucholc, który zajmował się moją osobą ze względu na to, że w organizacji pełnił funkcję wyszukiwania lotników z terenów okupowanych i przerzucania ich za granicę do Anglii. Po bliższym zapoznaniu się ze mną zaproponował mi przerzucenie za granicę po uprzednim wyleczeniu nogi. Równocześnie polecił mi wyszukiwać znajomych lotników i kontaktować z nim „Januszem” <sup>351</sup>.*

Plany przerzucenia Dąbrowskiego na zachód nie powiodły się, a on sam włączył się w pracę konspiracyjną, najpierw w ramach ZWZ, a później AK. W 1943 r., na krótko nawiązał współpracę z inną organizacją, którą opisywał w swoich zeznaniach jako „Miecz i Pług

---

<sup>350</sup> AIPN, sygn. IPN BU 660/165, k. 2.

<sup>351</sup> AIPN, sygn. IPN BU 1009/446, k. 13 – 14.

<sup>352</sup>”, biorąc pod uwagę pro niemiecki charakter niektórych działań podejmowanych przez organizację oraz fakt, że Dąbrowski cieszył się zaufaniem swoich przełożonych w AK, stwierdzenie to wydaje się mało prawdopodobne <sup>353</sup>. Według zeznań złożonych w śledztwie Dąbrowski miał pośredniczyć w prowadzeniu rozmów scaleniowych pomiędzy AK, a dowództwem MiP <sup>354</sup>. Biorąc pod uwagę okoliczności w jakich „Balbo” podał tą informację, niski stopień wojskowy Dąbrowskiego, oraz fakt, że we wszystkich znanych biogramach i opracowaniach „Balbo” opisywany jest jako żołnierz AK <sup>355</sup>, wydaje się, iż informacje te zostały zmyślane przez oficerów prowadzących śledztwo. Dąbrowskiemu polecono bowiem zorganizowanie zakonspirowanej szkoły lotniczej, w której odbywało się, na tyle na ile było to możliwe w warunkach konspiracyjnych, szkolenie lotnicze. Dąbrowski, jako żołnierz AK działał w Oddziale Lotniczym Komendy Głównej AK, na terenie Bydgoszczy. Równocześnie pracował w znajdującej się na terenie miasta fabryce silników lotniczych. Na początku 1945, gdy sytuacja Niemców na terenie miasta stała się bardzo trudna, grupa żołnierzy z konspiracyjnej Szkoły Podchorążych Lotnictwa dla Małoletnich, dowodzonej przez „Balba” przystąpiła do opanowania bydgoskiego lotniska, na którym AK-owcy zdołali rozbroić zaskoczonych Niemców i przejąć kilka samolotów niemieckich.

Partyzantom udało się utrzymać na lotnisku aż do przybycia oddziałów sowieckich, które przynajmniej na początku swojego pobytu w mieście nie podejmowały żadnych wrogich kroków przeciwko konspiratorom z AK. Dopiero na przełomie lat 40., i 50., przeciwko Dąbrowskiemu uknuto intrygę, zgodnie z którą miał on przygotowywać ucieczkę grupy pilotów LOT-u na zachód.

Na początku lutego 1945 r. sytuacja 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej była dość złożona. Znaczna część jednostki pozostawała w Sannikach, skąd nie mogła skutecznie wspierać działań 1 Armii Wojska Polskiego. Do Bydgoszczy dotarły tylko samoloty i załogi z 3 PLSz. „Warszawiacy” i „Krakusi” musieli pozostać w Sannikach, skąd można ich było wycofać dopiero w połowie lutego. Piloci nocnych

---

<sup>352</sup> Miecz i Pług – organizacja konspiracyjna o charakterze chrześcijańsko – narodowym. Jej twórcami byli ksiądz Leon Poeplau (ps. Wolan), Albin Białobrzeski i Władysław Byszek. Podobno podczas okupacji niemieckiej działacze organizacji skierowali do Niemców propozycję zawarcia „zawieszenia” broni, w imię wspólnej walki z bolszewizmem. Organizacja została równocześnie spenetrowana przez sowieckiego agenta, Bogusława Hrynkiewicza. MiP był uznawany za niemiecką agenturę przez dowództwo AK i NSZ.

<sup>353</sup> AIPN, sygn. IPN BU 1009/446, k. 16.

<sup>354</sup> AIPN, sygn. IPN BU 1009/446, k. 17.

<sup>355</sup> W. Zmyślony, *Benedykt Dąbrowski*, [dostęp 16 IV 2019] <http://www.polishairforce.pl/dabrowski.html>.

bombowców dotarli do Bydgoszczy 9 lutego <sup>356</sup>, 4 dni później do Bydgoszczy trafili myśliwcy, a ostatnie części składowe dywizji pojawiły się na miejscu dopiero 19 lutego. Okres przebazowania do Bydgoszczy trafnie ocenił Izydor Koliński, który stwierdził, że wprowadzanie dywizji do walki częściami miało ujemny wpływ na wspieranie działań 1 Armii WP, która w tym czasie przystępowała do walk o przełamanie Wału Pomorskiego.

Polskie jednostki zamierzano wykorzystać do wsparcia oddziałów walczących w rejonie Poznania, jednakże szybkie postępy Armii Czerwonej i silny opór Niemców w rejonie Wału Pomorskiego zmusił dowództwo do zmiany planów. Z tego względu lotnictwo zostało wyznaczone do wsparcia jednostek naziemnych w rejonie Człuchowa, Czarnego, Szczecinka i Czaplinka. Jako pierwsi do działań przystąpili piloci z pułku szturmowego, którzy 4 lutego przeprowadzili kilka lotów w rejonie Czaplinka. W działaniach nie uczestniczyli piloci pułku „Warszawa” więc za osłonę szturmowców tym razem odpowiadała strona radziecka, która do wykonania zadań osłonowych wyznaczyła 282 Dywizję Lotnictwa Myśliwskiego. Niestety, lotnicy radzieckiej dywizji nie uchronili załóg Iłów przed stratami. W dniu 4 lutego szturmowce z 3 PLSz przeprowadziły kilka zadań, podczas których skupiono się na rozpoznaniu rejonu Szczecinek – Człuchów – Czarne – Czaplina. Ogółem, w ciągu całego dnia pułk przeprowadził cztery loty rozpoznawcze.

Iły działały kluczami złożonymi z dwóch par. Para ppor. Majorowa zameldowała, o wykryciu stanowisk nieprzyjacielskiej artylerii przeciwlotniczej w rejonie Czaplinka, skąd prowadzono silny ogień przeciwlotniczy. Następnie piloci dostrzegli ruch na trasie Szczecinek – Okonek, Połczyn – Barwice, a także na dworcu kolejowym w Złocięncu gdzie zauważono gotowy do natychmiastowego odjazdu parowóz <sup>357</sup>. Zgodnie z meldunkiem złożonym po locie <sup>358</sup>, piloci nie zauważyli nieprzyjacielskiego lotnictwa myśliwskiego.

Równocześnie w rejonie Człuchów – Czarne prowadził rozpoznanie drugi klucz dowodzony przez ppor. Kramarczuka. Pilot zameldował:

*W czasie od 10.40 do 10.50 z wysokości 450 – 200 m zaobserwowano na stacji kolejowej Biskupica 5 wagonów i 15 wagonów – cystern bez parowozu. Wszystkie drogi prowadzące z południa i wschodu do m. Czarne puste. Ognia artylerii plot. ani małokalibrowej artylerii plot., nie*

---

<sup>356</sup> I. Koliński, *Lotnictwo Polski Ludowej 1944 – 1947*, Warszawa 1987, s. 233.

<sup>357</sup> Z. Bulzacki, *Dokumenty i materiały do historii 3 plsz (23.08.1944 – 9.05.1945)*, Poznań 1975, s. 95 – 96.

<sup>358</sup> Ibidem.

*napotkano. O godz. 10.40 w rejonie m. Borne Sulinowo na wysokości 200 m przeleciały na północ 2 Fw 190, walki ni podjęły* <sup>359</sup>.

Niestety nie wiadomo czy załoga, ppor. Wacław Smirnow, plut. Eugeniusz Szerbakow wchodziła w skład grupy Majorowa, czy też do grupy Kramarczuka <sup>360</sup>. Biorąc pod uwagę, że grupa Kramarczuka nie meldowała ognia artylerii przeciwlotniczej, wydaje się, że pechowcy musieli lecieć w pierwszej parze z Majorowem.

W godzinach popołudniowych zadanie przeprowadzenia rozpoznania wydano ppor. Michajłowskiemu, który ze swoim skrzydłowym ruszył na rozpoznanie do rejonu Człuchów – Czarne. Podczas lotu Michajłowski zauważył znaczne siły nieprzyjaciela w rejonie Człuchowa, gdzie wykryto prawie 100 pojazdów mechanicznych, pułk piechoty i około 15 wagonów na stacji kolejowej. Na szczęście w rejonie rozpoznania nie pojawiła się artyleria przeciwlotnicza, ani lotnictwo myśliwskie nieprzyjaciela.

Ostatnia para Iłów dowodzona przez ppor. Chabarina również miała sporo szczęścia, gdyż podczas rozpoznania szturmowcy napotkali jedynie na ogień małokalibrowej artylerii przeciwlotniczej strzelającej z rejonu Międzybórze <sup>361</sup>. W porównaniu z poprzednimi grupami, lotnicy dowodzeni przez ppor. Chabarina nie dostrzegli zbyt wielu celów. Pomimo tego Chabarin ruszył do ataku na maszerujący z Biskupicy do Czarne pułk piechoty i 10 pojazdów mechanicznych. Wcześniej, koło Międzybórze Chabarin i jego skrzydłowy zauważyli około plutonu piechoty rozlokowanego w lesie.

Kolejne zadania bojowe pułk szturmowców wykonał 8 lutego, gdy ppor. Chabarin i Michajłowski poprowadzili dwie pary Iłów na rozpoznanie do rejonu Szczecinek – Biały Bór. Obie grupy wykonały zadanie w godzinach popołudniowych. Piloci zameldowali o wykryciu ruchu pociągów na trasie Debrzno – Wierzchowo, a także o licznych pożarach w miejscowości Szczecinek. Szturmowcy dostrzegli także 6 czołgów ukrytych w lesie nieopodal Drawska Pomorskiego. Michajłowski zapuścił się aż nad Koszalin, gdzie wykrył transporty nowego sprzętu bojowego <sup>362</sup>. Podczas rozpoznania samoloty Luftwaffe nie pojawiły się, natomiast dość aktywnie działała artyleria przeciwlotnicza.

W związku z odkryciami dokonany przez powietrznych zwiadowców, dowódca dywizji nakazał przeprowadzenie uderzeń bombowych na niemiecki garnizon w Pile. Do działań bojowych

---

<sup>359</sup> Ibidem, s. 96.

<sup>360</sup> I. Koliński, op. cit., s. 235.

<sup>361</sup> Z. Bulzacki, op. cit., s. 97.

<sup>362</sup> Ibidem, s. 98.

przeciwko garnizonowi miasta mieli przystąpić także Rosjanie z 3 Korpusu Lotnictwa Bombowego, 6 Korpusu Lotnictwa Szturmowego oraz 9 Dywizji Nocnych Bombowców. Do bombardowania celów naziemnych w Pile miały przystąpić jednostki stacjonujące w Bydgoszczy, jednakże rankiem 9 lutego w mieście stacjonował tylko 3 Pułk. W ciągu dnia do Bydgoszczy перебазowano także 2 Pułk Nocnych Bombowców. Jeden z pilotów jednostki wspominał później ten lot w następujący sposób:

*Wreszcie 9 lutego poleciliśmy do Bydgoszczy. Po drodze przed samą Bydgoszczą, koło miejscowości Chmielnik, ktoś zaczyna strzelać. Jest tam jezioro, którego północny kraniec dotyka lasów. Właśnie stamtąd strzelają. Odpowiedzieliśmy i my. Czy celnie, nie wiem, w każdym razie przestali do nas strzelać. Po wylądowaniu zameldowaliśmy o tym. Dowództwo już wiedziało, to były niedobitki, nie wzięte do niewoli oddziały hitlerowskie. Zawiadomili, kogo trzeba, i jak się okazało, po kilku dniach wytropiono ich i zlikwidowano. My mieliśmy ostre polecenie nie oddalania się z rejonu pułku i obowiązek chodzenia z bronią. Ciągłe obawiano się ataku na lotnisko <sup>363</sup>.*

Przybycie pułku do Bydgoszczy nie wiązało się, niestety, z szansą na nawiązanie bliższych kontaktów pomiędzy ludnością polską, a personelem latającym. Personel latający zdołał się jednak zaopatrzyć w duże zapasy wyrobów skórzanych, które posłużyły do wykonania własnym „przemysłem” znacznej ilości kabur na broń osobistą.

Pomimo trudnych warunków atmosferycznych, silna mgła <sup>364</sup>, dzień 9 lutego był bardzo pracowity dla personelu latającego 3 PLSz. Już w godzinach przedpołudniowych rozpoznania w rejonie Tuchola – Czersk – Szczecinek – Biały Bór – Białogard, przeprowadziły 3 pary szturmowców, dowodzone przez ppor. Chabarina, Kramarczuka i Michajłowskiego. W trakcie rozpoznania lotnicy nie spotkali się z niemieckimi myśliwcami, ale poważny problem stanowił ogień artylerii przeciwlotniczej. Ostatni lot wykonała para Iłów dowodzona przez ppor. Michajłowskiego, który około południa wykonał rozpoznania na północ i północny-wschód od miasta. Zupełnie niezależnie pułk przeprowadził serię uderzeń bombowych na terenie Piły. W sumie w ciągu całego dnia jednostka wykonała 62 samolotoloty, z czego 9 zostało przerwanych w związku ze złymi warunkami atmosferycznymi panującymi na trasie przelotu. Podczas zadań bojowych w dniu 9 lutego pułk zniszczył 91 samochodów, 15 wozów, 8 dział, 8 wagonów kolejowych, obezwładnił 5 baterii artylerii przeciwlotniczej, wywołał 9 eksplozji i 14 pożarów. Straty w ludziach zadane przeciwnikowi oceniono na 340 zabitych i

---

<sup>363</sup> J. Nieciengiewicz, *To co w pamięci zostało*, Warszawa 2001, s. 122.

<sup>364</sup> I. Koliński, op. cit., s. 236.

rannych żołnierzy nieprzyjaciela <sup>365</sup>. Niestety podczas przelotu polska jednostka odniosła również straty – zaginęli chor. Wasyl Gołubienko, kpr. Wonorow, chor. Iwan Tierechow i strzelec pokładowy st. szer. Dabrek. W trakcie lotu ranny został także kpr. Genadii Kadetow. Dwa samoloty zostały poważnie uszkodzone ogniem artylerii przeciwlotniczej <sup>366</sup>.

Następnego dnia (10 lutego) okazało się, że Gołubience i Wonorowowi udało się ująć z życiem. W rejonie Łobzenicy II Gołubienki został zaatakowany przez dwa Fw 190, które posłały szturmowca na ziemię <sup>367</sup>. Wypadek ten znacząco poprawił opinie pilotów 3 Pułku o polskich myśliwcach, którzy nigdy nie dopuścili do zestrzelenia żadnego z powierzonych ich opiece szturmowców przez niemieckie myśliwce.

Skierowanie 2 PNB na lotnisko w Bydgoszczy wydatnie wzmocniło siłę uderzeniową polskiego lotnictwa w tym rejonie, w związku z czym dowódca 16 Armii Lotniczej, marsz. Rudenko zdecydował o skierowaniu jednostki do udziału w bombardowaniu niemieckiego zgrupowania broniącego się w Poznaniu. „Krakusów” zamierzano wykorzystać do lotów nocnych. W ciągu dnia zadania bojowe nad stolicą Wielkopolski miał wykonywać 3 PLSz. Niestety, dokładne odtworzenie przebiegu zdarzeń okazało się bardzo trudne; ze względu na poważne rozbieżności w dokumentacji i opracowaniach. Opracowania wydane w różnych okresach PRL sugerują, że piloci wykonywali loty w rejonie Poznania w nocy z 10 na 11 lutego <sup>368</sup>, choć zdarzają się także opracowania przesuwające „pomorski debiut” krakowskich „sów” na 12 lutego <sup>369</sup>. Prawdopodobnie pułk nie wykonał żadnego lotu bojowego nad Poznań <sup>370</sup>, i przystąpił do działań przeciwko niemieckim jednostkom w Pile.

W ciągu dnia nad Poznaniem pojawiły się natomiast Iły z 3 Pułku. Ich działania były dość aktywne. 10 lutego jednostka działała w rejonie Czersk – Tuchola – Szczecinek – Białogard – Mirosławiec. Szturmowcy wykonali tego dnia 39 samolotolotów, w tym 14 lotów rozpoznawczych, w czasie 39 godzin 20 minut. Podczas wykonanych tego dnia lotów bojowych szturmowcy zniszczyli 30 samochodów, 10 wozów, 5 baterii artyleryjskich, 10 wagonów kolejowych, 2 baterie moździerzy

---

<sup>365</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 9.

<sup>366</sup> Ibidem.

<sup>367</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 11.

<sup>368</sup> I. Koliński, op. cit., s. 236.

<sup>369</sup> M. Monis, *Historia 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”*, Warszawa 1956, s. 143 – 144.

<sup>370</sup> Ibidem.

obezwładnili 12 punktów obrony przeciwlotniczej, wywołano 13 pożarów i 2 eksplozje. Straty w ludziach zadane Niemcom oszacowano na 160 zabitych żołnierzy i oficerów. Podczas lotów bojowych w rejonie Piły, około godziny 18.30 jedna z grup zameldowała o pojawieniu się dwóch Messerschmittów Bf 109, które dostrzeżono w rejonie Tuczn. Nieprzyjaciel leciał na wysokości 150 m, ale walki nie przyjął<sup>371</sup>.

Prowadzącym pary Iłów, które napotkały niemieckie myśliwce był ppor. Kuźmin. Po zakończeniu lotu meldował:

*W czasie od 18.15 do 18.30 z lotu koszącego zaobserwowano na drodze z miejscowości Krasibór na Piencik w marszu około jednej baterii artylerii polowej z Wałcza na Mirosławiec w ruchu 4 samochody, z Mirosławca na Tuczn około 20 rowerzystów. Na skraju lasu obok m. Złotowo na postoju czołgi. Artylerii plot. nie napotkano. W rejonie Tuczn o godz. 18.30 z kursem na zachód przeleciały 2 Me109, walki nie podjęły<sup>372</sup>.*

Oprócz Kuźmina prowadzącymi grup byli w dniu 10 lutego także ppor. Michajłowski (lot rozpoznawczy w rejonie Piły zakończony ok. 14.00), następnie ppor. Kuźmin (lot zakończono ok. 14.00, rozpoznanie w rejonie Mirosławca), ppor. Chabarin (lot zakończony o 18.10, rozpoznanie w rejonie Czersk – Tuchola), ppor. Kramarczuk (lot zakończony o 18.20, rozpoznanie w rejonie Szczecinek – Biały Bór – Białogard), ppor. Majorow (lot zakończony 18.30, rozpoznanie w rejonie Chojnice – Biały Bór – Szczecinek)<sup>373</sup>.

11 lutego pułk szturmowców kontynuował działania rozpoznawcze. Tak jak poprzedniego dnia jednostka działała grupami po 2 – 4 samoloty, które kierowano nad Czersk, Tucholę, Szczecinek i Białogard. Loty wykonywano pomimo trudnych warunków atmosferycznych, które uniemożliwiły realizację 6 samolotolotów na ogólną liczbę 54 samolotolotów wykonanych w tym dniu. W sumie, 3 Pułk wylatał tego dnia 51 godzin, niszcząc 50 samochodów, 12 wozów, 2 baterie artyleryjskie, lotnicy obezwładnili 9 punktów obrony przeciwlotniczej, wywołali 7 eksplozji i 22 pożary. Według szacunków piloci zabili i ranili około 175 żołnierzy i oficerów przeciwnika<sup>374</sup>.

I tym razem w powietrzu sporo się działo. Pod wieczór doszło do spotkania z niemieckimi myśliwcami Bf 109, które zauważono o godzinie 18.00 w rejonie Płazewa. Dwa niemieckie myśliwce leciały na wysokości 2000 metrów, kursem 180 stopni, jednakże ich piloci nie

<sup>371</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 11.

<sup>372</sup> Z. Bulzacki, op. cit., s. 103.

<sup>373</sup> Ibidem, s. 100 – 103.

<sup>374</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 12.



zamierzali angażować się w walkę ze szturmowcami <sup>375</sup>. Oprócz tego miało miejsce dość radosne wydarzenie – do pułku wraz z samolotem powróciła druga z zaginionych kilka dni wcześniej załóg. Co więcej, lotnicy wrócili do jednostki razem ze swoim Iłem <sup>30</sup>. Okazało się, że pilot po oderwaniu się od swojej grupy poleciał na lotnisko Tomaszów, gdzie uzupełniono paliwo i doprowadzono samolot do stanu używalności. Tego dnia zadania bojowe wykonały grupy dowodzone przez ppor. Chabarina (koniec lotu 10.30), ppor. Majorow (koniec lotu 11.10). Następnie obaj prowadzący wykonywali zadania aż do godzin wieczornych.

W nocy z 11 na 12 pułk nocnych bombowców wyjątkowo odpoczywał. 12 lutego rozpoczęto przygotowania do przebazowania 1 Pułku na lotnisko w Bydgoszczy. Jednocześnie aktywne działania bombowe prowadziły załogi szturmowców. Istnieją poważne rozbieżności odnośnie tego gdzie dokładnie spadały bomby pułku szturmowego. Według „Meldunku bojowego nr. 08”, z dnia 12 lutego 1945 r., pułk był zaangażowany w działania bojowe na terenie Piły <sup>376</sup>. W historiografii, a zwłaszcza w literaturze wspomnieniowej utrwalił się jednak zupełnie inny obraz działań prowadzonych w tym dniu przez załogi szturmowców. Zgodnie ze wspomnieniami ówczesnego chor. Chromego, Iły tego dnia udały się na bombardowanie poznańskiej cytadeli <sup>377</sup>.

Nie ulega wątpliwości, że w dniu 12 lutego, szturmowce wykonały całkiem sporo lotów bojowych. Wiadomo również o wykonaniu jednego lotu rozpoznawczego do rejonu miejscowości Czarne. Najlepiej świadczy o tym ocena strat zadanych nieprzyjacielowi tego dnia – zgodnie z cytowanym poprzednio meldunkiem łupem szturmowców padło: 16 samochodów, 2 wagony kolejowe, piloci wywołali 11 pożarów i 4 eksplozje, obezwładnili 1 baterię artyleryjską i 4 punkty ogniowe artylerii przeciwlotniczej. Zgodnie z szacunkami dowódcy 3 pułku z rąk szturmowców zginęło lub zostało rannych 75 niemieckich żołnierzy i oficerów.

Jedynie zadanie rozpoznawcze w tym dniu wykonała para dowodzona przez ppor. Kramarczuka. Po wykonaniu lotu pilot meldował:

*W czasie od 16.50 do 17.10 z lotu koszącego zaobserwowano na wzgórzach na południe od m. Warnice, stanowiska około 2 baterii*

---

<sup>375</sup>

Ibidem. <sup>30</sup>

Ibidem.

<sup>376</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 13.

<sup>377</sup> E. Chromy, *Szachownice nad Berlinem*, Warszawa 1969, s. 205.

*artylerii polowej i magazyn amunicji. Artylerii plot. i lotnictwa myśliwskiego przeciwnika nie spotkano* <sup>378</sup>.

Niestety, w meldunku nie uwzględniono innych zadań wykonywanych tego dnia przez samoloty 3 Pułku <sup>379</sup>. Równie trudno odtworzyć przebieg nocnych lotów 2 Pułku Bombowców Nocnych. Jednostka ta w nocy z 12 na 13 lutego przystąpiła do bombardowania niemieckiego zgrupowania w rejonie Bornego Sulimowa i Czarnego, gdzie nieprzyjaciel przygotowywał się do powstrzymania uderzenia oddziałów 1 Armii Wojska Polskiego. Cytowany już wielokrotnie na łamach tej pracy Jerzy Nieciengiewicz wspominał z kolei, że w nocy z 12 na 13 lutego jego jednostka wykonywała loty do rejonu Piły <sup>380</sup>. Niestety, wątpliwości dotyczących miejsca działania pułku „Kraków” nie są w stanie rozwiać dokumenty archiwalne, gdyż dokumentacja pułku przechowywana w Centralnym Archiwum Wojskowym obejmuje jedynie okres jesieni i zimy 1944 r., a więc okresu gdy pułk stacjonował w rejonie Warszawy <sup>381</sup>. Obraz działań pułku nocnych bombowców podczas walk na Pomorzu dodatkowo zaciemnia jeszcze opracowanie Marcina Monisa, które... potwierdza słowa Nieciengiewicza, przecząc tym samym opracowaniu Kolińskiego <sup>382</sup>:

*12 lutego o zmierzchu z lotniska w Bydgoszczy wystartowały nocne bombowce i skierowały się na zachód. Celem ich była Piła, gdzie otoczony garnizon hitlerowski bronił się zaciekle.*

*Jeszcze przed miastem na niebie zaczęły wykwiatać srebrnoczerwone obłoczki. Otaczały one samoloty coraz gęstszą siecią. Bombowce zniżyły się. W dole na ulicach miasta wyraźnie widać było prowizorycznie zamaskowane działa i samochody zakryte brezentem. Rozległy się głuche wybuchy bomb, a potem odezwały się cekaemy. Smugi iskrzących się nitek przesywały pozycje dział, samochody i grupy żołnierzy. Artyleria przeciwlotnicza otworzyła ogień. Lotnicy bombowców wykonywali jednak skrupulatnie swe zadanie nie zwracając uwagi na groźny ostrzał i dopiero po pełnym wyczerpaniu amunicji powrócili na lotnisko* <sup>383</sup>.

Rakiem 13 lutego do Bydgoszczy dotarł wreszcie 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego. „Warszawiacy” niemal natychmiast po przybyciu na nowe miejsce postoju rozpoczęli działania - dowódca dywizji rozkazał przeprowadzenie serii lotów rozpoznawczych. Jako pierwsi z lotniska w Bydgoszczy wystartowali por. Gabis i ppor. Gościumiński, których

---

<sup>378</sup> Z. Bulzacki, op. cit., s. 107.

<sup>379</sup> Ibidem, s. 139.

<sup>380</sup> J. Nieciengiewicz, op. cit., s. 123.

<sup>381</sup> WBH, CAW, sygn. III.271.1.

<sup>382</sup> I. Koliński, op. cit., s. 237.

<sup>383</sup> M. Monis, op. cit., s. 144.

skierowano na rozpoznanie do rejonu Chojnic. Podczas lotu w rejonie Ogorzelińscy piloci napotkali na dwa niemieckie myśliwce Bf 109, które tym razem przyjęły walkę. Niestety, żadnemu z „warszawiaków” nie udało się zestrzelić nieprzyjacielskiego samolotu, co gorsza ppor. Gościuński został zestrzelony i zginął w walce powietrznej. Por. Gabis utracił kontakt ze swoim skrzydłowym i gdy zdał sobie sprawę, że został sam wycofał się z walki i powrócił na własne lotnisko.

Więcej szczęścia mieli por. Bojew i ppor. Bobrowski, którzy mieli za zadanie przeprowadzić zwiad także na tyłach niemieckiego frontu, po trasie Pruszcz – Chojnice – Przechlewo – Czarne – Chojnice – Sępólno Krajeńskie <sup>384</sup>. Podczas rozpoznania piloci wykryli ślady obecności nieprzyjaciela na linii kolejowej Pruszcz – Chojnice, pojazdy pancerne i samochody z piechotą zmierzające w stronę Człuchowa, a także znaczną ilość krytych brezentem ciężarówek zmierzających do Komarzyny.

Aktywnie działali także piloci szturmowców. W ciągu całego dnia pułk wykonał 47 samolotolotów. Zadaniem 3 Pułku było atakowanie okrążonych w Pile Niemców, a także rozpoznanie rejonu Czersk – Tuchola – Czarne – Chojnice, gdzie gromadziły się jednostki niemieckie przygotowujące linie obrony. W trakcie lotów wykonanych 13 lutego pułk zniszczył 33 samochody, 23 wozy, 20 wagonów kolejowych, 2 wagony cysterny, 1 parowóz, obezwładnił 4 baterie artyleryjskie i 12 punktów ogniowych obrony przeciwlotniczej. Ponadto piloci pułku wywołali 10 pożarów i 4 eksplozje. Straty w ludziach zadane nieprzyjacielowi oszacowano na 150 żołnierzy i oficerów – ponadto po raz pierwszy w meldunku z działań bojowych pułku pojawiła się informacja o zabiciu lub ranieniu 20 koni, które coraz częściej były wykorzystywane przez Niemców jako środek pociągowy, w związku z narastającymi trudnościami ze zgromadzeniem odpowiedniej ilości paliwa.

Oprócz uderzeń bombowych na Piłę i szosy w rejonie Dąbrowa – Chojnice <sup>385</sup>, jednostka przeprowadziła także dziewięć lotów rozpoznawczych. W ich trakcie piloci zapuścili się do rejonu Czersk – Tuchola, a pod wieczór także nad rejon Czersk – Chojnice. Niemcy przejawiali tam dość ograniczoną aktywność jeśli chodzi o przeciwdziałanie rozpoznaniu lotniczemu – przeciwko zwiadowcom wykorzystano tylko stanowiska artylerii przeciwlotniczej, która prowadziła ogień z rejonu Tucholi, Szlicht i Czarne - Krzemieniewo <sup>386</sup>. Znacznie więcej zaobserwowano na ziemi – piloci szturmowców

---

<sup>384</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 43.

<sup>385</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 14.

<sup>386</sup> Z. Bulzacki, op. cit., s. 107 – 111.

wykryli bardzo wiele stanowisk ogniowych nieprzyjaciela, kolumny pancerne i samochodowe w marszu i na postoju, a także znaczną ilość jednostek piechoty. Pomimo dużego ruchu na drogach niemiecka Luftwaffe pojawiła się w rejonie rozpoznawanym przez 3 Pułk dopiero pod wieczór – na spotkanie z niemieckimi myśliwcami „załapał się” ppor. Chabarin, jednakże para Bf 109 dostrzeżona na wysokości 200 m o 17.25 koło Wielkiego Gacna nie zamierzała wdawać się w wymianę ognia ze szturmowcami <sup>387</sup>.

Około godziny 17.40 nad stacją Tychowo załogi 3 Pułku zauważyły parę Bf 109 lecących na pułapie 200 m, w kierunku wschodnim. Niemcy nie przyjęli walki – prawdopodobnie ze względu na trudne warunki atmosferyczne, które skutecznie utrudniały prowadzenie działań bojowych. Trudno powiedzieć, czy spotkanie z Niemcami wspomniane w meldunku bojowym przekazanym do sztabu 4 Mieszanej Dywizji było tym samym, o którym w swoim meldunku po locie wspomniał ppor. Chabarin.

Wydaje się bardzo prawdopodobne, że niemieccy piloci nie angażowali się w walkę ponieważ ich zadanie polegało na rozpoznaniu pogody w rejonie ich działania. Na problemy z pogodą skarżyli się także piloci z 3 PLSz. Jeden z nich, ppor. Zufar Fattachow, obawiając się, że nie zdoła wylądować na bydgoskim lotnisku skierował się w stronę położonego 15 km na wschód od Bydgoszczy lotniska Fordon, gdzie zdołał bezpiecznie wylądować <sup>388</sup>.

Następnego dnia, wszystkie jednostki lotnictwa dziennego 4 MDL otrzymały zadanie wykonania lotów bojowych i rozpoznawczych w rejonie Piły. Niestety, okazało się, że walki o miasto zamienione przez Niemców w twierdzę pociągnęły za sobą kolejną ofiarę śmiertelną. Tym razem był to kpt. Oleg Matwiejew, który nie powrócił z lotu bojowego nad Piłą. Jego skrzydłowym podczas feralnego lotu był por. Gabis, któremu udało się bezpiecznie wrócić do Bydgoszczy. Śmierć Matwiejewa została rozdmuchana w początkowym okresie PRL. Na łamach „Skrzydlatej Polski” ukazało się wiele artykułów dotyczących poległego w Pile lotnika, stworzono nawet specjalny wiersz upamiętniający Matwiejewa <sup>389</sup>.

Okoliczności śmierci pilota do dnia dzisiejszego budzą sporo wątpliwości. Wydaje się jednak, że pilot został trafiony ogniem z ziemi (prowadzonym jakoby przez niemiecki czołg) podczas lotu na niskim pułapie i utraciwszy panowanie nad maszyną rozbił się. Matwiejew był jednym z bardziej doświadczonych lotników w pułku – do jednostki

---

<sup>387</sup> Ibidem, s. 111.

<sup>388</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 14.

<sup>389</sup> J. Prutkowski, *Na śmierć lotnika Matwiejewa*, „Skrzydłata Polska”, nr. 11/1948, s. 283.

trafił jako jeden z radzieckich instruktorów, i od samego początku zajmował różne stanowiska sztabowe. Jego śmierć stanowiła więc spory szok dla szeregowych pilotów, ale nie dla starszych oficerów – w dokumentacji pułku i dywizji zachowało się więcej materiałów dotyczących późniejszej śmierci ppłk. Tałdykina, czy zestrzelenia nad Warszawą mjr.

Wicherkiewicza.

Oczywiście lot wykonany przez parę Matwiejew – Gabis nie był jednym zadaniem wykonanym tego dnia przez pułk „Warszawa”. W sumie piloci z polskiej jednostki wykonali jeszcze cztery loty bojowe, na osłonę działających parami Iłów z 3 PLSz. Szturmowcy atakowali cele na terenie Piły, ale żadnemu z nich nie udało się odnieść takiego sukcesu jak ten, który odnieśli Matwiejew i Gabis, który podczas swojego lotu zaatakowali lotnisko w Pile, gdzie udało im się podpalić i zniszczyć stojący na pasie startowym samolot transportowy Junkers Ju-52. Popularna „tante Ju” nie miała większych szans w starciu z działkami i kaemami dwóch Jaków, ale sukces został okupiony bardzo wysoką ceną.

Piloci 3 Pułku wykonali znacznie więcej zadań niż miało to miejsce w przypadku pułku „Warszawa”. 14 lutego szturmowcy wykonali w sumie 30 samolotolotów, w łącznym czasie 25 godzin 20 minut. W ich trakcie Iły zniszczyły 31 samochodów, 23 wozy, 4 wagony kolejowe, 1 parowóz, obezwładniły 3 punkty ogniowe artylerii przeciwlotniczej. Dodatkowo 3 Pułk zapisał na swoje konto 2 wywołane pożary i około 100 zabitych i rannych żołnierzy nieprzyjaciela <sup>390</sup>.

Pomijając zniszczenie na ziemi niemieckiego samolotu transportowego, w powietrzu nie pojawiły się żadne nieprzyjacielskie maszyny. Niemcy nie zamierzali tracić cennych samolotów i jeszcze cenniejszych pilotów, na wspieranie własnych oddziałów w rejonie Piły. Wprawdzie w jednym z meldunków złożonych przez pilotów z pułku „Warszawa” pojawiła się informacja o wykryciu niedaleko Nakła samolotu myśliwskiego Me-210, który jednak nie podjął walki i nie zbliżył się do zgrupowania Iłów i Jaków. Według ustaleń Kolińskiego, doszło jeszcze do spotkania z 4 myśliwcami Bf 109 w rejonie Chojnic, ale Niemcy i tym razem nie zdecydowali się na zaatakowanie polsko – radzieckiego zgrupowania <sup>391</sup>. Tego samego dnia garnizon Piły

---

<sup>390</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 16.

<sup>391</sup> Przytoczone za Kolińskim informacje nie znajdują potwierdzenia w przytoczonych przez twórcę w okresie PRL historyka, dokumentach, min., Meldunku bojowym nr. 10, z dnia 14 lutego 1945 r. Meldunek ten został złożony przez dowódcę 3 PLSz, ppłk. Mironowa i jego szefa sztabu, mjr. Niczyporuka. Podana przez Kolińskiego sygnatura meldunku bojowego 1 PLM „Warszawa” jest z kolei błędna. W tej sytuacji jedynym dokumentem, który mógłby potwierdzić ustalenia Kolińskiego, jest dokument o sygnaturze III.272.8, k. 71. Niestety, również w tym przypadku podana została błędna sygnatura, gdyż jak wynika z opracowanego przez

częściowo rozpoczął przebijanie się w stronę niemieckich linii – zaś oddziały, które pozostały w mieście złożyły broń przed oddziałami Armii Czerwonej i Wojska Polskiego.

Warto również odnotować, iż na własne lotnisko powrócił także Ił, który dzień wcześniej wylądował na lotnisku Fordon<sup>47</sup>. Kapitulacja niemieckiego garnizonu w Pile była momentem przełomowym w dotychczasowej działalności dywizji. Ledwo udało się zgromadzić wszystkie pułki na lotnisku w Bydgoszczy, a już konieczne było rozważnie przeniesienia dywizji na nowy węzeł lotniskowy w związku z szybkim przesuwaniami się frontu na zachód.

Według części starszych opracowań działania dywizji były kontynuowane w dniu 15 lutego. Opinii tej nie potwierdza część dokumentacji, według której, prawdopodobnie z powodu trudnych warunków atmosferycznych, oraz konieczności ustalenia nowych zasad współdziałania z własnymi oddziałami naziemnymi, nie wykonywano żadnych lotów bojowych<sup>48</sup>. Co ciekawe, niektóre źródła wspominają, że 15 lutego załogi szturmowców z 3 PLSz wykonały uderzenia bombowe na grupy niemieckich żołnierzy, którzy wydostali się z Piły i działali na tyłach frontu wschodniego. Nieprzyjaciel miał zaatakować min., magazyny amunicyjne w Tarnówce, co zaowocowało skierowaniem do działań bojowych Iłów. Informacja ta znajduje częściowe potwierdzenie w dokumentacji 3 PLSz, zgodnie z którą 15 lutego zadania bojowe w rejonie Tarnówka wykonała para Iłów dowodzona przez ppor. Michajłowskiego, który po powrocie do Bydgoszczy zameldował:

*W czasie od 9.25 do 9.45 z wysokości 800 m i lotu koszącego zaobserwowano: w m. Tarnówka nasze wojska zajęły obronę na południowym jej skraju, w lesie około 400 wozów z piechotą przeciwnika, w składach około 100 wagonów amunicji.*

*Ognia artylerii plot., i lotnictwa myśliwskiego przeciwnika nie spotkano*<sup>49</sup>.

Drugą parę, która tego dnia wykonała lot bojowy przeciwko załodze twierdzy w Pile dowodził ppor. Chabarin, który zameldował, że w rejonie Tarnówki zauważył znaczne siły nieprzyjaciela, które miały składać się z 20 wozów konnych, 100 samochodów i 500 żołnierzy piechoty<sup>50</sup>.

Podobne rozbieżności nie występują jeśli chodzi o 16 lutego, gdy loty wykonywały zarówno szturmowce jak i myśliwce.

---

pracowników Centralnego Archiwum Wojskowego inwentarza, teczka nr. 8 w zespole 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego zawiera ewidencję uszkodzonych samolotów i motorów i obejmuje... 32 karty. Najprawdopodobniej chodziło więc o teczkę nr. 2, jednakże stan

Swój pierwszy lot bojowy z lotniska w Bydgoszczy wykonał tego dnia min., chor. Chromy, który po latach wspominał:

---

jej zachowania skutecznie utrudnia odczytanie wspomnianego meldunku. Ponadto wydaje się bardzo dziwne, że informacja o spotkaniu tak dużej grupy Bf 109, nie znalazła się w meldunku przekazanym do sztabu dywizji przez dowódcę pułku szturmowego. I. Koliński, op. cit., s. 238.

<sup>47</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 16.

<sup>48</sup> Wątpliwości dotyczące działań polskiej dywizji w dniu 15 lutego wynikają z kilku kwestii. Po pierwsze, jak wynika z meldunków i rozkazów wydanych w dniu 15 lutego, nie było żadnego zużycia amunicji, po drugie kolejny meldunek bojowy został wydany dopiero 16 lutego. WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 18 – 19.

<sup>49</sup> Z. Bulzacki, op. cit., s. 116.

<sup>50</sup> Ibidem.

*Startujemy o godzinie 10.00. Pogoda w dalszym ciągu zła. Słaba widzialność, niskie chmury. Z Bydgoszczy bierzemy kurs na północ, lecąc wzdłuż zachodnich krańców Borów Tucholskich.*

*Już w pierwszych minutach lotu wychodzą na jaw trudności w orientacji, o których mówili nasi koledzy. Licznych jezior, zaznaczonych na mapie, nie widzimy w terenie. Dróg cała masa, tak samo i linii kolejowych. Przy małej wysokości lotu i dużej prędkości nawigacja naprawdę nie jest łatwa. Nie chcąc podzielić losu Gościumińskiego, uważnie rozglądamy się na wszystkie strony. Dolatujemy do dużego węzła kolejowego Chojnice. Miasto to przed wojną leżało tuż przy samej granicy niemieckiej i zapisało piękną kartę w historii kampanii wrześniowej.*

*[...] Teraz Chojnice leżą prawie na linii frontu. W mieście widać liczne zgrupowania własnych wojsk. Ludności cywilnej prawie nie ma. Skręcamy na zachód i lecimy nad torem do pobliskiego Człuchowa. Tu już siedzą Niemcy. Na dużej stacji kolejowej, bronionej przez baterię artylerii przeciwlotniczej, rozpoznajemy kilka transportów załadowanych sprzętem wojskowym. W mieście koncentracja różnych rodzajów wojsk.*

*Lecimy dalej do Szczecinka wzdłuż toru kolejowego i biegnącej w pobliżu szosy. Rozpoznajemy mnóstwo celów dopraszających się bomb i pocisków broni pokładowej. Na stacjach transporty, na szosach kolumny samochodowe i pieszce, we wsiach zgrupowania wojsk. To samo stwierdzamy i w Szczecinku. Duża węzłowa stacja zdaje się pękać pod naporem niezliczonych transportów. Ostrzeliwuje nas intensywnie artyleria. Myśliwców nie spotykamy.*

*Rozpoznanie prowadzi zasadniczo Kalinowski, moim zadaniem jest obserwacja powietrza i osłona prowadzącego samolotu, dodatkowo mam mu meldować o stwierdzonych celach naziemnych, a tych nie brakuje. Ponieważ wyniki rozpoznania mamy przekazać po locie w*

*postaci pisemnego meldunku, Kalinowskiemu przypadła również rola pokładowego pisarza, ma więc dosłownie pełne ręce roboty.*

*Znad Szczecinka skręcamy na południe. W dalszym ciągu lecimy na tyłach Niemców. Podstawa chmur obniża się, a teren staje się coraz bardziej pagórkowaty. Szczyty niektórych wzgórz dotykają podstawy chmur. W pewnym momencie, aby uniknąć zderzenia, idziemy w górę. Jakiś czas lecimy na ślepo, ostrożnie wychodzimy z mglistych oparów i znów w nie uciekamy, przed pędzącymi bowiem samolotami ukazuje się wzgórze z ginącym w chmurach trygonometrem. Znowu następuje kilka minut lotu bez widoczności. Powoli zaczynamy przebijać chmury. Zrazu ukazują się ciemne pasy uciekające do tyłu, a po chwili zaśnieżona powierzchnia ziemi. Wysokość około 200 metrów. Lecimy nad płaskim terenem. Niebezpieczne wzgórza pozostały za nami. Ale gdzie się znajdujemy? Pod samolotami przesuwają się miejscowości, drogi, tory, zamarznięte duże jeziora, rzeka. Mamy za sobą już ponad półtorej godziny lotu. Trzeba wracać na lotnisko, ale gdzie ono jest <sup>392</sup>?*

Jeśli wierzyć relacji pilota, podczas lotu razem ze swoim prowadzącym zapędzili się aż pod Poznań, gdzie wylądowali na lotnisku zajmowanym przez radzieckie myśliwce. Następnie uzupełnili paliwo i wrócili do Bydgoszczy <sup>393</sup>. Informacja ta nie znajduje jednak potwierdzenia w dokumentacji archiwalnej – zgodnie z którą lot trwał półtorej godziny <sup>394</sup>. Oprócz pary Kalinowski – Chromy, w powietrzu znaleźli się także inni lotnicy. W sumie pułk wykonał tego dnia 13 samolotolotów. Zadania jakie postawiono jednostce obejmowały głównie prowadzenie rozpoznania rejonu Chojnic, oraz osłony par Iłów, które miały prowadzić rozpoznanie i atakować wykryte cele naziemne. Szturmowcy z 3 PLSz, w dniu 16 lutego wykonali 15 samolotolotów na rozpoznanie rejonu Tarnówka – Chojnice – Czersk – Człuchów, w łącznym czasie 16 godzin i 10 minut. Podczas rozpoznania pozycji nieprzyjaciela łupem pilotów pułku padło: 7 samochodów, 39 wozów, 1 parowóz i 7 wagonów kolejowych. Dodatkowo szturmowcom zaliczono wywołanie 4 eksplozji, zabicie lub ranienie 15 koni i 145 żołnierzy i oficerów nieprzyjaciela <sup>395</sup>.

Następnego dnia myśliwcy kontynuowali osłonę działających nad Jastrowiem, Szczecinkiem, Białym Borem i Mirosławcem. Zadania Jaków polegały głównie na zapewnianiu osłony myśliwskiej

<sup>392</sup> Ibidem, s. 210 – 212.

<sup>393</sup> Ibidem, s. 213.

<sup>394</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 44.

<sup>395</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k.

21. <sup>55</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 47.



szturmowcom, które prowadziły loty rozpoznawcze i uderzeniowe w pobliżu wspomnianych miejscowości. Działania rozpoczęto przed południem; pierwszy lot wykonała para Jaków pilotowanych przez pilotów z III Eskadry 1 Pułku, która rozpoczęła działania bojowe o 9.25. Ostatni lot wykonany 17 lutego 1945 r., przez pilotów warszawskiego pułku zakończył się o 18.35<sup>396</sup>. Na całodniowy wysiłek musieli zdobyć się także lotnicy z pułku szturmowego, który wykonał 20 samolotolotów. Niestety, jedna z maszyn musiała powrócić do Bydgoszczy z trasy z powodu problemów technicznych<sup>396</sup>. W sumie załogi, 3 pułku spędziły w powietrzu 29 godzin i 15 minut. W tym czasie pilotom udało się zniszczyć i uszkodzić: 3 parowozy i 33 wagony kolejowe. Oprócz tego lotnicy wysadzili 2 magazyny amunicji i jeden skład materiałów pędnych<sup>397</sup>.

Podczas wszystkich lotów w powietrzu panował spokój – nie doszło do spotkania z żadnymi samolotami niemieckimi. Jedynym środkiem przeciwdziałania przeciwko samolotom 3 i 1 Pułku pozostawała artyleria przeciwlotnicza. Podczas większości lotów wykonywanych przez pułku 4 Dywizji niemiecka obrona przeciwlotnicza milczała – większe zgrupowanie działek przeciwlotniczych dostrzeżono dopiero w rejonie Połczyna Zdroju.

W dniu 18 lutego jednostki wchodzące w skład polskiej dywizji kontynuowały prowadzenie rozpoznania rejonów koncentracji wojsk niemieckich. Pierwszy lot, piloci z pułku „Warszawa” wykonali o 10.05. W jego trakcie głównym obiektem zainteresowania „warszawiaków” był rejon Szczecinka, gdzie stwierdzono postępującą koncentrację oddziałów nieprzyjaciela. Kolejne zadania w tym samym rejonie, w godzinach popołudniowych wykonywała czwórka Jaków dowodzona przez kpt. Gaszyna. Ostatni lot w dniu 18 lutego, pułk „Warszawa” wykonał dość późno jak na zimowe warunki, bo między 17.35, a 18.40. Zadanie to wykonała para w składzie Bojew – Bobrowski, która także „kręciła się” w pobliżu Szczecinka.

„Oszczędnie” działali również szturmowcy, którzy tego dnia wykonali „tylko” 8 samolotolotów. Zadanie jakie postawiono jednostce w zasadzie nie różniło się od tego z dnia poprzedniego – Iły, miały przeprowadzić rozpoznanie bojowe rejonów: Lendyczek – Czarne – Szczecinek – Biały Bór – Barwice - Tychowo<sup>398</sup>.

Piloci Iłów, podobnie jak w poprzednich dniach, podczas lotów rozpoznawczych robili użytek z ładowanych do samolotów bomb i

---

<sup>396</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 22.

<sup>397</sup> Ibidem.

<sup>398</sup> Ibidem.

rakiet <sup>399</sup>. 18 lutego korzystając z działek pokładowych i pozostałego wyposażenia swoich maszyn, załogi 3 PLSz zapisały na swoim koncie 5 zniszczonych i uszkodzonych samochodów, 1 działko przeciwlotnicze, a także 30 zabitych i rannych żołnierzy nieprzyjaciela.

Równocześnie z atakowaniem wykrytych stanowisk nieprzyjaciela piloci 3 Pułku dokonali zrzutu 22000 sztuk ulotek propagandowych skierowanych do żołnierzy niemieckich <sup>400</sup>. Niestety nie wiadomo jaki skutek przyniosło dostarczenie Niemcom świeżej porcji odpowiednio spreparowanych przez stronę sowiecką doniesień z frontu, wydaje się jednak, że zrzucone tego dnia materiały propagandowe nie przyniosły spodziewanego skutku, gdyż oddziały naziemne 1 Armii WP, nie odnotowały masowego poddawania się Niemców. Prawdopodobnie w nocy z 18 na 19 lutego do akcji bojowej przystąpił również 2 Pułk Nocnych Bombowców, na co wskazują ustalenia historyków tworzących w okresie PRL. Koliński sugeruje, że 2 PBN wykonał tej nocy dwa uderzenia bombowe na rejon Złocieńca, Czaplinka i Wierzchowa, gdzie lotnikom udało się zlokalizować dużą jednostkę zmechanizowaną <sup>401</sup>. Podczas dwóch nalotów przeprowadzonych około północy i około 3 nad ranem (w pierwszym nalocie miało uczestniczyć 17 załóg, a w drugim już tylko 14), Polacy i Rosjanie mieli zniszczyć około 20 samolotów i „wiele innego sprzętu nieprzyjaciela <sup>402</sup>”. Niestety, potwierdzenie tych informacji w oparciu o inne źródła jest niemożliwe, podobnie jak dotarcie do materiałów, z których korzystał tworzący w okresie PRL historyk <sup>403</sup>

Pierwszy raz podczas walk na Kujawach i Pomorzu, dzienne jednostki 4 Mieszanej Dywizji, wykonały więcej lotów dopiero w dniu 19 lutego. Większą aktywności wykazali się także Niemcy, którzy skierowali w rejon Bydgoszczy samotny samolot rozpoznawczy Fw 189 „Uhu”. Maszyny tego typu na froncie wschodnim były popularnie nazywane „rama”, ze względu na podwójne gondole silnikowe łączące się ze sterem kierunku i umieszczony po środku konstrukcji przeszklony przedział załogi. Samolotów tego typu używano nie tylko do działań frontowych, ale także podczas działań antypartyzanckich. Zgodnie z meldunkiem 1 PLM „Warszawa” jedna maszyna tego typu pojawiła się około godz. 15.20. Na przechwycenie intruza wystartowała para w

---

<sup>399</sup> W dniu 18 lutego piloci szturmowców, w przeciwieństwie do lotów wykonywanych w poprzednich dniach nie skorzystali z możliwości podwieszenia bomb i korzystali głównie z działek, karabinów maszynowych i rakiet RS-82. Ibidem.

<sup>400</sup> Ibidem.

<sup>401</sup> I. Koliński, op. cit., s. 240.

<sup>402</sup> Ibidem.

<sup>403</sup> Przypis w pracy Kolińskiego odsyła czytelnika do zbiorów Archiwum Ministerstwa Obrony ZSRR, zespół nr. 368, teczka nr. 1, k. 134. Niestety, próby odszukania wspomnianego dokumentu

składzie chor. Ber i chor. Rutenberg. Niestety, pilotom nie udało się przechwycić nieprzyjacielskiego samolotu, który skrył się w chmurach. Po 30 minutach lotu oba Jaki powróciły na lotnisko, nie oddawszy żadnego strzału w stronę przeciwnika<sup>64</sup>. Niestety, chor. Rutenberg, który po latach zdecydował się na napisanie wspomnień, nie opisał swojego lotu bojowego z dnia 19 lutego.

Pozostali piloci pułku byli znacznie bardziej zajęci. Praktycznie przez cały dzień z lotniska w Bydgoszczy loty wykonywały samoloty myśliwskie, których zadaniem było zapewnienie osłony szturmowcom z 3 Pułku, prowadzącym działania rozpoznawcze i uderzenia bombowe na wykryte stanowiska nieprzyjaciela. Tego dnia siedem zadań polegających na eskortowaniu Iłów i jedno zadanie rozpoznawcze w rejonie Szczecinek – Czaplinek – Złocieniec, gdzie wykryto znaczny ruch na linii kolejowej. Szczególnie tłoczno było na stacjach kolejowych w tym rejonie. Prowadząca rozpoznanie para w składzie ppor. Kalinowski, chor. Suszek wykonała podczas lotu dwa ataki szturmowe na pociągi zgromadzone na stacji w Szczecinku<sup>65</sup>.

Okazję do opróżnienia taśm amunicyjnych mieli także piloci zajmujący się osłoną Iłów, którzy wykonali łącznie 22 ataki szturmowe na pozycje nieprzyjaciela. Niestety, sposób zapisu działań jednostki w tym dniu, utrudnia stwierdzenie, która z grup była „najbardziej bojowa”, wydaje się, jednak, że palma pierwszeństwa powinna przyspaść czwórkom Jaków pod dowództwem ppor. Bojewa i ppłk. Tałdykina, które działały w godzinach 16.08 – 17.53 i 16.23 – 17.38. Obu grupom zaliczono łącznie 7 ataków na cele naziemne, co oznacza, że prawie wszyscy piloci wykonali co najmniej jeden atak szturmowy<sup>66</sup>.

Równie dużą aktywnością wykazali się także szturmowcy. W sumie jednostka wykonała 37 bojowych samolotolotów, w łącznym czasie 37 godzin 30 minut. Podczas działań bojowych jednostka zniszczyła i uszkodziła 20 samochodów, 64 wagony kolejowe, 5 parowozów, 7 cystern, 2 działa artylerii polowej, wywołała 5 pożarów i 5 eksplozji. Nieco gorzej niż w poprzednich dniach przedstawiały się szacunkowe straty zadane „sile żywej” nieprzyjaciela, gdyż

---

jak dotychczas nie przyniosły zadowalających rezultatów. Ibidem.

<sup>64</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 49.

<sup>65</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 48.<sup>66</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 49.

sztab pułku uznał za stosowne zaliczyć pilotom „tylko” 40 zabitych i rannych żołnierzy nieprzyjaciela. Po raz kolejny, oprócz bomb i rakiet na zadania zabierano także ulotki – zgodnie z meldunkiem przekazanym do sztabu dywizji, pułk tylko w ciągu jednego dnia zrzucił ich prawie

100 tysięcy <sup>404</sup>. Niestety przy okazji nie obyło się bez strat w ludziach i sprzęcie.

Jeden z samolotów został trafiony kilkoma seriami wystrzelonymi przez stanowiska „zenitówek”, lub „małokalibrowej artylerii przeciwlotniczej”, jak w dokumentacji określano stanowiska niemieckich działek przeciwlotniczych niewielkiego kalibru, charakteryzujących się dużą szybkostrzelnością. W wyniku ognia prowadzonego z miejscowości Złocieniec, Szczecinek, Osiek Drawski i Hłowiec ciężko ranny został jeden z rosyjskich strzelców pokładowych, kpr. Dymitr Krigun <sup>405</sup>.

20 lutego 3 Pułk wykonał tylko 4 samolotoloty (biorąc pod uwagę fakt, iż w tym dniu pułk działał grupami po 2 samoloty, można wysnuć wniosek, iż wykonano tylko dwa zadania bojowe). W ich trakcie szturmowce atakowały transporty kolejowe na stacjach Złocieniec i Szczecinek. Łączny czas wykonanych tego dnia lotów wyniósł 4 godziny i 50 minut, zaś straty zadane przeciwnikowi oceniono na 15 zniszczonych i uszkodzonych wagonów, tyle samo samochodów, 2 wywołane pożary i 2 obezwładnione punkty ogniowe małokalibrowej artylerii przeciwlotniczej <sup>406</sup>. Znacznie aktywniejszy był pułk „Warszawa”, który wykonał tego dnia aż 7 zadań bojowych, polegających głównie na prowadzeniu rozpoznania w okolicy Szczecinka i Złocieńca. Większość lotów skupiała się w rejonie Szczecinka, tylko jedno zadanie (w godzinach 17.20 – 18.55 wykonano w rejonie Złocieńca, gdzie skierowana została para: ppor. Gabis, chor. Żurawski).

Podczas lotu piloci pokonali trasę Złocieniec – stacja Prusinowo – Świdwin – Połczyn Zdrój – Złocieniec. Niemcy przejawiali na tym terenie sporą aktywność, co znalazło odzwierciedlenie w meldunku złożonym po locie. Ppor. Gabis meldował:

*Od 17.35 – 18.40 z wysokości 350 m rozpoznano: na stacji Złocieniec 2 pociągi po 15-20 wagonów, w tym jeden pod parą. Na szosie ze Złocieńca na Drawsko Pomorskie ruch pojedynczych samochodów, szosa na Toporzyk 7 samochodów z tego 2 samochody uszkodzono. Na stacji Połczyn Zdrój, 2 pociągi bez parowozów, po 20 – 25 wagonów <sup>70</sup>.*

Omawiając działania bojowe 4 MDL w dniu 20 lutego 1945 r., warto wspomnieć także, o licznych spotkaniach z samolotami niemieckimi, o

---

<sup>404</sup> Zgodnie z meldunkiem bojowym pułk zrzucił 98 tysięcy ulotek, tylko w dniu 19 lutego. WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 24.

<sup>405</sup> Ibidem.

<sup>406</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k.

26. <sup>70</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 50.

których wspominają starsze opracowania. Autor monografii poświęconej „ludowemu” lotnictwu polskiemu stwierdza min., że podczas lotów rozpoznawczych przeprowadzonych przez jednostki wchodzące w skład 4 MDL, doszło do licznych spotkań z samolotami niemieckimi. Koliński wspomina min., o spotkaniu z 4 Fw 190, które dostrzeżono nad miejscowością Orla, a także o dwóch parach Bf 109 patrolujących nad Szczecinkiem<sup>407</sup>. Autor kilkakrotnie wznawianej w okresie PRL pracy wskazuje, że źródłem tych informacji są meldunki składane po lotach przez pilotów 1 i 3 Pułku. Niestety, próba odszukania dokumentów, na które powoływał się piszący wiele lat wcześniej autor spełza na niczym, gdyż okazało się, że dokumenty o podanych sygnaturach nie istnieją<sup>408</sup>.

W tej sytuacji za jedyne „spotkanie” z nieprzyjacielem jakie miało miejsce 20 lutego można uznać wykrycie przez załogi Iłów z 3 PLSz, samotnego Bf 109, który został dostrzeżony niedaleko Złocieńca<sup>409</sup>.

Iły powróciły do wykonywania zadań 22 lutego, gdy wykonano 8 samolotolotów<sup>410</sup>, podczas których załogi pułku prowadziły rozpoznanie rejonu Szczecinek – Złocieniec. Tego samego dnia do 3 Pułku powrócił jeden z pilotów, który zgodnie z zapisem w dokumentacji archiwalnej w dniu 21 lutego wykonał lot bojowy i nie wrócił na własne lotnisko. Niestety, na podstawie zachowanych materiałów nie można stwierdzić, czy był to jedyny lot wykonany 21 lutego – brak jest bowiem jakichkolwiek meldunków dotyczących lotów w tym dniu. Wspomnianym pilotem był chor. Jerzy Bieliugow, który w rejonie celu odłączył się od swojego prowadzącego i lądował przymusowo w rejonie Złotowa, maszyna nie uległa uszkodzeniu<sup>75</sup>.

---

<sup>407</sup> I. Koliński, op. cit., s. 241.

<sup>408</sup> Autor odsyła czytelnika min., do kart nr. 57 – 58, z teczki nr. 20 znajdującej się w zespole 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego. Obecnie zespół ten wchodzi w skład działu III i nosi numer 270. Znaczna część dokumentów w nim zawartych została zmikrofilmowana pod koniec lat 80. Niestety... na wspomnianych przez autora kartach znajduje się rozkaz w języku rosyjskim wydany w dniu 25 czerwca 1945 r. Na następnej stronie wymienionej przez autora znajduje się natomiast rozkaz z dnia 5 marca 1945 r., dotyczący przejęcia samolotów Jak-9 i silników lotniczych WK, przeznaczonych do montażu na samolotach tego typu. Można oczywiście założyć złą wolę piszącego za czasów PRL autora, jednakże bardziej prawdopodobne wydaje się, że zespoły archiwalne dotyczące „ludowego” lotnictwa przeszły spore zmiany w latach 80, gdy poddano je procesowi mikrofilmowania. Nie wykluczone również, że w tym okresie; zniszczeniu, lub przeniesieniu w bliżej nieznane miejsca, uległy inne dokumenty do których miał dostęp zasłużony dla polskiej historiografii autor. Ibidem; WBH, CAW, sygn. III.270.20, k. 57-58.

<sup>409</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 26.

<sup>410</sup>

Ibidem.<sup>75</sup>

Ibidem.

Niestety nie zachowały się żadne meldunki dotyczące lotów wykonanych przez 3 Pułk w dniu 22 lutego <sup>411</sup>, co stawia pod znakiem zapytania wiarygodność Meldunku bojowego nr. 016. Zastanawiające wydaje się również to, że w meldunku nie zostały ujęte żadne informacje na temat zużycia amunicji lotniczej – pozwala to wysunąć dość daleko idące przypuszczenie, że sztab dywizji nakazał przeprowadzenie pułkowi lotów rozpoznawczych w dniu 22 lutego,

---

<sup>411</sup> Na podstawie wydawnictwa źródłowego, opracowanego w latach 70., przez ppłk. Zbigniewa Bulzackiego można stwierdzić, iż nie istnieją żadne meldunki rozpoznawcze, które zostałyby złożone w dniu 22 lutego (sic!). Biorąc pod uwagę cytowany wyżej meldunek bojowy nr. 16, można odnieść wrażenie, że personel 3 PLSz, albo celowo wprowadził w błąd sztab dywizji, albo dowódca pułku nie dopilnował, aby lotnicy po locie złożyli pisemne meldunki. Ibidem; Z. Bulzacki, op. cit., s. 124.

ale te ostatnie okazały się niemożliwe do przeprowadzenia w związku z trudnymi warunkami atmosferycznymi<sup>412</sup>.

Podobnych wątpliwości nie ma natomiast odnośnie kolejnego dnia działań – 23 lutego w godzinach przedpołudniowych na zadanie rozpoznawcze wyruszyła para Ilów dowodzona przez ppor. Majorowa, który w trakcie rozpoznania stwierdził obecność Niemców w Konotopie i Pożrzadle Wielkim. Lot, co należy podkreślić, odbywał się w bardzo złych warunkach atmosferycznych, gdyż podstawa chmur sięgała 100 m, a nad ziemią unosiła się mgła. Z tego względu kolejne loty rozpoznawcze wykonano w godzinach wieczornych<sup>413</sup> – około 18 z zadania powróciła para ppor. Chabarina rozpoznająca rejon miejscowości Czarne i para ppor. Majorowa działająca w rejonie Węgorzyna. O 18.30 z rozpoznania powróciła para ppor. Kuźmina. Lotnicy rozpoznawali rejon Świdwina:

*W czasie od 16.35 do 16.55 z lotu koszącego zaobserwowano: z Bierzwnicy w kierunku na Świdwin 20 krytych samochodów i 10 traktorów z przyczepami, na których załadowano po 2 skrzynie. Na stacji Świdwin pociąg z parowozem złożony z 20 wagonów, a drugi pociąg odchodzi w kierunku stacji Łobez. Na stacji Łobez 2 transporty kolejowe po 15 wagonów z samochodami, skierowano na północny wschód, z Łobezu na Drawsko 12 traktorów ze skrzyniami na przyczepach i 12 wozów. Lotnictwa myśliwskiego i artylerii plot. przeciwnika nie spotkano<sup>414</sup>.*

Ogółem podczas 10 samolotolotów (co sugerowałoby wykonanie 5 zadań bojowych), pułk zużył 10 rakiet RS-82, 900 pocisków do działek WJa, i 1000 pocisków od karabinów maszynowych SzKAS. Niemcy za sprawą lotników 3 pułku utracili 10 wagonów i 2 parowozy, oprócz tego były wywołane także 10 pożarów. Podczas wszystkich lotów, piloci napotykali na ostrzał „zenitówek” z rejonu Szczecinka.

Podobne problemy, jak w przypadku 22 lutego, są z dokumentacją dotyczącą dnia 24 lutego 1945 r. Według dokumentacji archiwalnej, pułk wykonał tego dnia 3 wyloty bojowe w łącznym czasie 3 godz. 50 minut. Niestety, trudno powiedzieć, czy autorom dokumentu chodziło o 6 „samolotolotów”, gdyż 3 wyloty bojowe na rozpoznanie rejonu Czarne – Szczecinek – Grzmiąca – Świdwin – Łobez – Węgorzywo – Studnica

---

<sup>412</sup> Wskazuje na to zapis dotyczący pogody: [...] *zachmurzenie 10 stopni, podstawa chmur 100 m, mgły, widzialność od 1 km – 200 m.* WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 26.

<sup>413</sup> Prawdopodobnie w godzinach porannych na rozpoznanie wysłano jeszcze dwie grupy Ilów, które jednak zawróciły z powodu trudnych warunków atmosferycznych. WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 28.

<sup>414</sup> Z. Bulzacki, op. cit., s. 126.

– Cybowo <sup>415</sup>. Niestety, nie obyło się bez strat w ludziach i sprzęcie. Podczas jednego z lotów artyleria przeciwlotnicza celnie ostrzelała samolot pilotowany przez chor. Jerzego Czurakowa. Drugim członkiem pechowej załogi był strzelec pokładowy, sierżant Jakub Zagajnow – zgodnie z meldunkiem prowadzącego <sup>416</sup>, samolot stanął w ogniu po tym, jak para Iłów została ostrzelana przez czołgi w rejonie Pełknicy <sup>417</sup>.

Niestety, zachował się tylko jeden meldunek rozpoznawczy z dnia 24 lutego, noszący numer 71. Meldunek złożył ppor. Majorow, który wykonywał lot około 17.

*W czasie od 17.20 do 17.40 z lotu koszącego zaobserwowano: w Suliszewie około 18 samochodów, na stacji kolejowej Drawsko około 40 wagonów, na stacji Węgorzyno około 80 samochodów wyladowanych z transportu, na stacji Radło 4 transporty kolejowe, 1 km na południe m. Brzękowice na skraju lasu 18 czołgów i 100 żołnierzy piechoty. Ogień artylerii plot. i małokalibrowej artylerii plot. prowadzono z rejonu m. Brzękowice. Lotnictwa myśliwskiego przeciwnika nie było <sup>418</sup>.*

Kolejne loty, tym razem już w większym gronie, bo do działań bojowych powróciły Jaki z 1 PLM „Warszawa” wykonywano 25 lutego. Działania „warszawiaków” polegały głównie na prowadzeniu lotów rozpoznawczych. Pierwsze loty rozpoczęto o 10.30. W tym czasie rozpoznanie prowadziły trzy pary dowodzone przez ppor. Kalinowskiego, ppor. Bobrowskiego i ppor. Gabisa. Każda para miała przeprowadzić lot wzdłuż innej trasy, tak aby maksymalnie zwiększyć zasięg rozpoznania. Kalinowski ze swoim skrzydłowym poleciał nad Szczecinek – Biały Bór – Czarne; Bobrowski rozpoznawał rejon Szczecinek – Grzmiąca – Barwice – Połczyn Zdrój – Czaplunek, a Gabis ruszył nad Złocieńiec – Węgorzyno – Konotop – Wierzchowo <sup>419</sup>. Pierwszą turę lotów rozpoznawczych zakończono o godzinie 11.50, gdy do Bydgoszczy powrócili Bobrowski i jego skrzydłowy Aleksander Broch. Pozostałe pary zameldowały się na bydgoskim lotnisku znacznie wcześniej.

Następną serię lotów rozpoznawczych przeprowadzono w godzinach popołudniowych, gdy na bydgoskim polu wylotów zameldowali się dowódcy par i ich skrzydłowi. Podczas popołudniowych lotów rozpoznawczych dowódcami par byli Gaszyn, Bojew i Kalinowski. Loty, w zależności od tego, jaką trasę musiała pokonać dana para,

---

<sup>415</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 30.

<sup>416</sup> Niestety, meldunek bojowy nie pozwala stwierdzić, kto był prowadzącym. Z. Bulzacki, op. cit., s. 126 – 127, 141.

<sup>417</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 30.

<sup>418</sup> Z. Bulzacki, op. cit., s. 126 – 127.

<sup>419</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 52.



kończyły się o 14.37 (para Bojewa), 14.42 (para Kalinowskiego) – najdłużej w powietrzu przebywali Gaszyn i towarzyszący mu w charakterze skrzydłowego, Żurawski. Lotnicy powrócili do Bydgoszczy dopiero o 14.52, a więc po prawie 90 minutach lotu. Grupa Gaszyna poleciała trasą Szczecinek – Biały Bór – Grzmiąca – Lendyczek – Czarne. Bojew rozpoznawał po trasie Złocieniec – Świdwin – Węgorzyno, a Kalinowski: Szczecinek – Grzmiąca – Połczyn Zdrój - Szczecinek <sup>420</sup>.

Ostatnią serię lotów rozpoznawczych przeprowadzono między 16.58, a 18.28. I tym razem do udziału w lotach wyznaczono po trzy pary, które w tym samym czasie opuściły bydgoskie lotnisko. Dowódcą pierwszej pary był Gabis, drugą prowadził Kalinowski, a trzecią Boborowski. Co ciekawe skrzydłowym por. Gabisa był chor. Rutenberg, dla którego był to jeden z pierwszych lotów bojowych. Jest to o tyle zastanawiające, że zazwyczaj do udziału w lotach rozpoznawczych wyznaczano bardziej doświadczonych pilotów. Oprócz Rutenberga, w zadaniu wziął także udział chor. Ber i chor. Kozak, którzy należeli do grona najmniej doświadczonych pilotów w 1 pułku.

W powietrzu pojawili się też lotnicy z 3 PLSz. Biorąc pod uwagę dokumentację, można przypuszczać, że w ciągu dnia dokonywano na bieżąco zmian w rozkazach bojowych wydanych pułkowi. Wskazuje na to chociażby fakt, że po raz pierwszy meldunek bojowy 3 pułku, został przekazany do sztabu w dwóch różniących się egzemplarzach oznaczonych literami „a” i „b”. Każda z wersji meldunku zawierała inne informacje, wiele wskazuje na to, że w ciągu całego dnia pułk wykonał 10 samolotolotów. Tylko loty opisane w pierwszym meldunku przyniosły pewne wymierne rezultaty, pozostałe 4 loty okazały się zupełnie nieefektywne, ze względu na pogarszające się warunki pogodowe. 25 lutego szturmowce miały za zadanie przeprowadzenie rozpoznania rejonu: Czarne – Szczecinek – Czaplunek – Drawsko Pomorskie <sup>421</sup>. Pierwsza seria sześciu lotów rozpoznawczych wykonanych przez pułk, pozwoliła jednostce dopisać do swojego konta: 15 zniszczonych wozów konnych, 1 zniszczony samochód, a także 15 zabitych i rannych żołnierzy i oficerów przeciwnika.

Kolejna seria dwóch lotów rozpoznawczych miała obejmować rejon Złocieniec – Drawsko Pomorskie – Wierzchowo, niestety, tym razem na przeszkodzie w realizacji powierzonego zadania stanęły warunki pogodowe <sup>87</sup>.

---

<sup>420</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 52 – 53.

<sup>421</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k.

30. <sup>87</sup> Ibidem.

Ostatnie loty w miesiącu lutym, jednostki 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej wykonały w dniu 28 lutego. Tego dnia, działania bojowe prowadziły tylko samoloty szturmowe należące do 3 Pułku. Zadanie wyznaczone pułkowi obejmowało przeprowadzenie ataków szturmowych na oddziały nieprzyjaciela w rejonie Lubowo – Ostropole – Silnowo. W trakcie 14 samolotolotów, których łączny czas wyniósł 20 godzin i 20 minut; łupem jednostki padły: 2 czołgi, 20 samochodów, 1 parowóz, 10 wagonów kolejowych, 3 wozy, a także 35 żołnierzy i oficerów nieprzyjaciela. Dodatkowo piloci 11ów wywołali także 3 eksplozje. Po raz pierwszy od kilku dni do 11ów, podwieszono bomby – w poprzednich dniach piloci zadowalali się ogniem z działek, karabinów maszynowych i wystrzeliwaniem zawieszanych pod skrzydłami rakiet RS-82.

Podczas działań w ostatnim dniu lutego doszło do zakończonego wymianą ognia spotkania z niemieckimi myśliwcami. W trakcie jednego z lotów o godzinie 9.50 w rejonie miejscowości Silnowo grupa szturmowców została zaatakowana przez 2 samoloty Bf 109, które jednak udało się odgonić ogniem strzelców pokładowych <sup>422</sup>.

Walka o Pomorze dopiero się rozpoczynała, a przed dywizją i jednostkami 1 Armii Wojska Polskiego były jeszcze walki o dotarcie do Morza Bałtyckiego. W lutym, 1 AWP i jednostki Armii Czerwonej przesunęły się dość daleko na zachód – opanowano: Piłę, Strzelce Krajeńskie, Wałcz i Mirosławiec. Zgodnie ze „Sprawozdaniem z działań bojowych 4 MDL za miesiąc luty 1945 roku”, linia frontu prezentowała się następująco:

*[...] Wielboki, Świerczyna, wschodni skraj Sośnicy, wyłącznie Nowy Dwór Wałecki, wyłącznie Wierzchowo, południowy skraj Żabna, Borujsko, wys. 1580, wyłącznie Mazanowo, folwark Luizental* <sup>423</sup>.

Jeśli weźmiemy pod uwagę, że w pierwszych dniach lutego 4 MDL przygotowywała się do przebazowania na nowe lotnisko w Bydgoszczy, to marsz oddziałów Armii Czerwonej i 1 AWP robi spore wrażenie. Oczywiście Niemcy nie pozostawali bezczynni. Ich działania nadal nie wskazywały na zbyt duże zaangażowanie niemieckiego lotnictwa. Nieliczne grupy niemieckich myśliwców z napędem tłokowym nadal nie potrafiły lub nie mogły, przeprowadzić skutecznych ataków na zgrupowania polskich myśliwców i szturmowców. Nocami na zapleczu polskiego frontu nadal pojawiały się pojedyncze niemieckie bombowce He 111 i Ju 88 <sup>90</sup>. Częstsze spotkania z niemieckimi samolotami nie przełożyły się jednak na wzrost liczby zestrzeleń. Jedynym

---

<sup>422</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 35.

<sup>423</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k.

81. <sup>90</sup> Ibidem.

poważniejszym sukcesem 1 PLM „Warszawa” było rozstrzelanie stojącego na ziemi Junkersa Ju 52 na lotnisku w Pile. Niestety, jednostka poniosła przy okazji walk o Piłę, dość poważne straty; przynajmniej w porównaniu z toczonymi wcześniej walkami, w rejonie Warszawy. Straty w ludziach i sprzęcie odnotował także 3 PLSz, który musiał pogodzić się z utratą dwóch ludzi i dwóch samolotów. Ogółem podczas pierwszego miesiąca walk na Pomorzu dywizja utraciła 4 samoloty i sześciu żołnierzy<sup>424</sup>. Oprócz tego w 1 Pułku trzeba było spisać ze stanu jeden samolot myśliwski Jak-1b, utracony w wyniku „straty nie bojowej<sup>425</sup>”.

Trzeba podkreślić, że w omawianym okresie, pomimo trudnych warunków atmosferycznych, oraz dość częstych, jak na dotychczasową historię, dywizji, przesunięcia poszczególnych jednostek, całkiem dobrze radzono sobie z utrzymaniem łączności i zapewnieniem odpowiedniego funkcjonowania tyłów dywizji. Działalność łączności została oceniona jako „w zasadzie dobrze działająca”, zaś wyposażenie jednostki w sprzęt radiowy uznano za w pełni zadowalający. W podsumowaniu, autor sprawozdania z działalności dywizji, stwierdził, że sprawnie działająca łączność była jednym z powodów dla których jednostki wchodzące w skład dywizji osiągnęły dobre rezultaty we współdziałaniu z wojskami naziemnymi<sup>426</sup>.

Samo współdziałanie z jednostkami naziemnymi opisano dość... pobieżnie, stwierdzając jedynie, że w zakresie współpracy z piechotą i własną bronią pancerną w miesiącu lutym, nie zanotowano nic nowego<sup>427</sup>. Warto w tym miejscu poświęcić nieco więcej miejsca na omówienie „służby tyłów”. Wątek ten został już wstępnie zasygnalizowany w poprzednim akapicie, dlatego też należy odnotować, iż radzieckie jednostki lotnicze poza nielicznymi przypadkami nie musiały zajmować się zapewnieniem dostaw broni i amunicji do miejsc postoju. Zasadniczo zadanie to spadało na personel przydzielonych do wszystkich pułków i dywizji Batalionów Obsługi Lotnisk, które miały za zadanie zadbać o dowiezienie amunicji, paliwa i części zamiennych na lotnisko, a także zabezpieczyć je przed oddziałami nieprzyjaciela. W lutym 1945 r. działania 4 MDL zabezpieczały 73 i 129 BOL<sup>428</sup>, jednakże zasadniczym źródłem dostaw zaopatrzenia pozostawał 7 Rejon Baz Lotniskowych.

---

<sup>424</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 73.

<sup>425</sup> Ibidem.

<sup>426</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 71 – 72.

<sup>427</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 71.

<sup>428</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 72.

Działalność jednostek zapewniających dostawy dla jednostek 4 MDL w lutym 1945 r. została podsumowana w następujący sposób:

*W lutym działania bojowe jednostek 4 MDL zabezpieczały 73 i 129 BOL-e. Wyżywienie i zakwaterowanie stanów osobowych dobre. Wymagania pułków w zakresie zaopatrzenia zaspokajano w terminie. Należy podkreślić przy tym znaczne oddalenie baz 7 RBL od zaopatrywanych jednostek oraz brak specjalistów, co wpływa ujemnie na operatywność w szybkim zaopatrywaniu dywizji w umundurowanie i paliwo lotnicze*<sup>429</sup>.

Pozostając jeszcze w temacie 7 RBL należałoby wspomnieć iż była to największa jednostka tyłowa, zapewniająca dostawy dla jednostek lotniczych „ludowego” lotnictwa polskiego. W jej skład wchodziły 4 bataliony obsługi lotnisk (73, 74, 129 i 130), wspierane przez cztery kompanie lotniskowo techniczne (były to 140, 141, 143 i 147 Kompania). Dodatkowo dowództwu 7 RBL podporządkowano także 107 Batalion Samochodowy, a także kompanię łączności, kompanię ewakuacji sprzętu technicznego, pralnię polową, samochodową stację wytwarzania tlenu, stację polową, kasę banku polowego, a także dwie składnice sprzętu – magazyn sprzętu lotniczego i polowy magazyn gospodarczy. Siłę ofensywną jednostki stanowiły kompania karabinów maszynowych i bateria artylerii przeciwlotniczej. Dowódcą całej jednostki był płk. Aleksander Lebediew, zaś jego zastępcą do spraw polityczno-wychowawczych mianowano ppłk. Aleksander Ofiałkowski. Ogółem, oficerowie ci mieli pod sobą 2993 żołnierzy, w tym 381 oficerów, 797 podoficerów i 1815 szeregowców, a także 303 pracowników cywilnych. Na wyposażeniu jednostki w grudniu 1944 r. znajdowało się: 12 działek przeciwlotniczych, 3 ckm-y przeznaczone do prowadzenia ognia przeciwlotniczego, 31 rkm, 210 pistoletów maszynowych oraz 1 samochód pancerny. Dodatkowo sztab 7 RBL dysponował także kluczem 3 samolotów łącznikowych Po-2, które w „szczególnych” warunkach mogły zostać wykorzystane do przeprowadzenia lotów bojowych.

W skład każdego batalionu lotniskowego podporządkowanego dowództwu 7 RBL podlegało 306 żołnierzy wyposażonych w 3 kuchnie polowe, 73 różne środki lokomocji (głównie samochody ciężarowe i inne pojazdy specjalistyczne). Wszystkie bataliony były złożone z dowództwa i pododdziałów, na które składały się różne kompanie specjalistyczne, min. kompania łączności, sekcja żywnościowa, sekcja materiałów pędnych. Oczywiście nie były to wszystkie jednostki służby tyłów, pracujące na rzecz dywizji. W ciągu ponad półrocznego okresu działań frontowych 4 MDL jej zwierzchnictwu podlegały także 1596

---

<sup>429</sup> Ibidem.

Pułk Obrony Przeciwlotniczej Lotnisk, 14 Batalion Budowy Lotnisk, 18 Kompania Ubezpieczenia Lotów, 5 Kompania Aerofoto, 1763 Szpital Lotniczy, 1188 Składnica Materiałów Pędnych i Smarów, 620 Lotnicza Składnica Amunicji i 27 Lotnicza Składnica Techniczna. Wymienione jednostki pracowały nie tylko na rzecz działającej niejako na pierwszej linii frontu 4 MDL, ale także innych jednostek „ludowego” lotnictwa i stworzonego w tym czasie praktycznie od podstaw lotnictwa cywilnego

<sup>430</sup>

Podsumowując działalność dywizji w lutym 1945 r., należy nadmienić, iż chyba po raz pierwszy dywizja podjęła bardziej zdecydowane działania w warunkach trwającej ofensywy, co wymusiło na dowództwie konieczność zmiany miejsca postoju jednostek wchodzących w jej skład. Niestety, czynnikiem dominującym okazała się pogoda, która wielokrotnie wymuszała na dowództwie jednostki zmianę wcześniejszych planów i rozkazów. Spory problem dla, wciąż niezbyt doświadczonego, personelu latającego stanowiła nawigacja w trudnych warunkach atmosferycznych. Pomimo wciąż występujących braków w wyszkoleniu w „Sprawozdaniu” przedstawiono zgoła inny obraz sytuacji:

*Ogólny poziom wyszkolenia nawigatorskiego i pracy służby nawigacji w pełni zadowalający. Utraty orientacji, nie wyjścia nad cel lub porażenia własnych wojsk nie było. Wyposażenie pod względem nawigacyjnym i jego stan dobre* <sup>431</sup>.

Zamieszczanie podobnych stwierdzeń w oficjalnej dokumentacji było jawnym „zaciemnianiem” sytuacji. Widać to zwłaszcza na przykładzie działań bojowych prowadzonych przez 3 PLSz, który podczas działań na Pomorzu wielokrotnie meldował o utracie załogi, która później „w cudowny sposób” powracała do swoich ze sprawnym samolotem. Na tej podstawie można odnieść wrażenie, iż dowództwo dywizji wołało przedstawić bardziej optymistyczny obraz własnej jednostki, i to pomimo wykazanych w poprzednich tygodniach nieprawidłowości i błędów z zakresu wyszkolenia i funkcjonowania jednostki. W oparciu o przedstawione powyżej informacje dotyczące działań poszczególnych pułków dywizji można stwierdzić, że personel 3 Pułku nadal nie zamierzał podnieść poziomu wyszkolenia. Brakowało także odpowiednio przygotowanych pilotów, którzy po oderwaniu się od prowadzącego „w ferworze walki” potrafili by samodzielnie powrócić na własne lotnisko. Sytuacja uległa rzeczywistej poprawie tylko w 1 i 2

---

<sup>430</sup> A. Śliwiński, *Formowanie, organizacja i szlak bojowy 4 Pomorskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej. 7 lipca 1943 – 8 maja 1945*, Łódź 1977, s. 39 – 41.

<sup>431</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 71.

Pułku, gdzie polski personel latający został poddany w poprzednim miesiącu dość intensywnemu szkoleniu.

3 Pułk wciąż pozostawał, przynajmniej na tym tle, oazą błęgiego spokoju dla personelu latającego. Nadal nie sprowadzono samolotów szkolnych UIł-2, których wprowadzenie na wyposażenie jednostki postulowano jeszcze pod czas pobytu pułku pod Warszawą. Na uwagę zasługuje także niezbyt duże natężenie lotów w wykonaniu 2 PNB „Kraków”. Możliwe, że to właśnie niezbyt pozytywne wyniki kontroli przeprowadzonej wcześniej w 3 PLSz, sprawiły, że dowództwo „ludowego” lotnictwa wysnuło koncepcję mówiącą o możliwości przeszkolenia 2 PNB na samolotach szturmowych Ił-2.

W przypadku 1 PLM „Warszawa” można zaryzykować dość kontrowersyjną tezę, według której piloci przeżyli „otręźwienie” i zaczęli w większym stopniu skupiać się na podnoszeniu stopnia wyszkolenia po stratach poniesionych przez jednostkę w pierwszych lotach na Pomorzu. Straty te były tym bardziej dotkliwe, że w pierwszej kolejności, dotyczyły bardzo doświadczonych pilotów, takich jak Matwiejew, który należał do grona radzieckich instruktorów przydzielonych do polskiej jednostki jeszcze latem 1943 r.

<b>Tab. 21</b> Loty bojowe według charakteru zadań wykonywanych przez 4 MDL w miesiącu lutym 1945 r. <sup>1</sup>				
	1 PLM	2 PNB	3 PLSz	Dywizja
Rozpoznanie	65	-	157	222
Rozpoznanie pogody	2	-	-	2
Fotografowanie specjalistyczne	4	-	-	4
Uderzenie na odwoły npla.	-	51	-	51
Wsparcie pola walki	-	-	177	177
Oslona wojsk – patrolowanie	53	-	-	53
Uderzenia na stacje i pociągi	-	-	30	30
Niewykonanie zadania z powodu pogody	-	5	21	26
Niewykonanie zadania z innych przyczyn	-	-	2	2

Razem	124	51	391	566		
<b>Tab. 22</b> Straty bojowe poniesione przez 4 MDL w miesiącu lutym 1945 r.						
	Zestrzelony	Nie wrócił	Średnio samolotów	Poległo pilotów	Poległo strzelców	
1 PLM	1	1	148	2	-	
2 PNB	1	-	51	-	-	
3 PLSz	1	1	195	2	2	
Dywizja	3	2	131	4	2	
<b>Tab. 23</b> Stan ilościowy sprzętu bojowego i zmiany w miesiącu lutym 1945 r.						
Jednostka	Typ	Stan 1 II 1945	Przybyło	Ubyło	Straty	Stan 1 III 1945
1 PLM	Jak-1	38	-	3 remont	1 = 2,6%	34
	Jak-9	10	4 z przemysłu		2 = 14,3%	12
2 PNB	Po-2	39	-	2	1 = 2,6%	38
3 PLSz	Il-2	33	-	-	2 = 6%	31
Dywizja		120	4	5	6 = 6,4%	115
<b>Tab. 24</b> Straty zadane nieprzyjacielowi przez 4 MDL w miesiącu lutym 1945 r.						
	1 PLM	2 PNB	3 PLSz	Dywizja		
Czołgi	-	-	3	3		
Samochody	20	40	229	271		
Parowozy	7	-	14	21		
Wagony kolejowe	30	-	163	193		
Cysterny kolejowe	-	-	9	9		
Działa polowe i plot.	3	-	22	25		
Wozy konne	8	-	14	22		
Składy amunicji	1	-	3	4		
Wywołane pożary	-	8	99	107		
Zabite konie	-	-	35	35		
Rozbite budynki	-	24	-	24		
Wywołano eksplozji	-	-	35	35		
Zabito i raniono żołnierzy npla.	75	135	1200	1410		

<sup>1)</sup> Tabele od 21 do 24 opracowanie własne na podstawie WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 74 – 81.

### *Marsz ku morzu*

W pierwszej połowie marca 1945 r. najważniejszym zadaniem jakie stanęło przed żołnierzami 1 Armii Wojska Polskiego było dotarcie do wybrzeży Bałtyku. Pęd ku morzu, w przypadku znacznej części jednostek „ludowego” WP został powstrzymany przez niemieckie twierdze nad Morzem Bałtyckim. Ich utrzymanie miało duże znaczenie dla dalszych planów niemieckiego dowództwa, które pod wpływem Hitlera dążyło do utrzymania kluczowych portów bałtyckich. Kontrola nad nimi miała umożliwić nie tylko ewakuację niemieckiej ludności cywilnej, obawiającej się odwetu ze strony żołnierzy Armii Czerwonej, ale także skutecznie utrudnić przygotowanie oddziałów sowieckich do forsowania Odry i przeprowadzenia ostatecznego uderzenia na Berlin.



Niemiecka narracja historyczna, kładzie duży nacisk na kwestie konieczności jak najdłuższego utrzymania „twierdz” nad Bałtykiem przez które odbywała się ewakuacja ludności cywilnej. Podobne podejście do kwestii masowego exodusu Niemców jest jednak kompletnie nieuzasadnione. Niemcy doskonale wiedzieli, że upadek III Rzeszy doprowadzi do zmiany granic, a Pomorze wejdzie w skład Polski lub Związku Sowieckiego, gdzie nie będą dysponowali takimi możliwościami jak na terenach, które znalazłyby się pod okupacją amerykańską lub brytyjską.

Jednym z najważniejszych punktów niemieckiego oporu na terenie Pomorza Zachodniego był Kołobrzeg. Miasto było bronione przez ok. 10 tysięcy żołnierzy niemieckich, dowodzonych przez okrytego złą sławą Fritza Fullriede, który podczas alianckiej operacji powietrzno-desantowej Market Garden uczestniczył w zbrodniach wojennych, polegających min. na mordowaniu wziętych do niewoli alianckich spadochroniarzy i członków holenderskiego ruchu oporu<sup>432</sup>. Pułkownik Fullriede jako dowódca obrony Festung Kolberg stanął na wysokości zadania, co znacznie wydłużyło proces opanowywania Pomorza.

Początkowo opanowanie Kołobrzega miało być przeprowadzone tylko przez oddziały sowieckie z 1 Armii Pancerniej, która znalazła się pod miastem 4 marca 1945 r. Próba uderzenia przeprowadzona przez Rosjan okazała się sporym niepowodzeniem, w związku z czym konieczne było sprowadzenie oddziałów Wojska Polskiego. W toku walk o miasto duże znacznie odegrało wsparcie z powietrza, które zapewniły jednostki lotnicze wchodzące w skład 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej.

Walki o Kołobrzeg w pierwszych dniach marca 1945 r., były jednak dopiero melodią przyszłości; Polacy weszli do walk o twierdzę dopiero w dniu 8 marca i uczestniczyli w nich aż do kapitulacji niemieckiej załogi, w dniu 18 marca. Nim samoloty z biało-czerwonymi szachownicami na kadłubach ruszyły w stronę wybrzeży Bałtyku, należało najpierw przełamać główną pozycję niemieckiej obrony.

1 Armia Wojska Polskiego przystąpiła do przełamywania głównej niemieckiej pozycji obronnej w dniu 1 marca 1945 r. Równocześnie do działań bojowych przystąpiły także oddziały radzieckie wchodzące w skład 3 Armii Uderzeniowej. Jednostki te wchodziły w skład prawego skrzydła 1 Frontu Białoruskiego. Uderzenie 1 AWP i Frontu Białoruskiego były od samego początku wspierane przez lotnictwo radzieckie i polskie. 1 marca o godzinie 8.40 do działań bojowych przystąpił 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Grupa Jaków pod dowództwem ppłk. Tałdykina otrzymała rozkaz osłonięcia i

---

<sup>432</sup> P. Rapiński, op. cit., s. 380 – 381.

towarzyszenia dziesięćce Iłów z 3 PLSz. Piloci udali się do rejonu Wierzchowa. Niestety, ze względu na trudne warunki atmosferyczne, ppłk. Tałdykin był zmuszony do zatrzymania swojej grupy przed celem. Jaki poczekały na powrót Iłów, które dołączyły do myśliwców po wykonaniu zadania, następnie obie grupy powróciły na lotnisko w Bydgoszczy <sup>433</sup>.

Pierwszą grupą pilotów, która dotarła do rejonu gdzie atakowano pozycje nieprzyjaciela była trójka dowodzona przez por. Bojewa, który miał za zadanie osłonić 8 Iłów prowadzonych przez ppor. Kramarczuka do rejonu Wierzchowa. Poprawiające się warunki atmosferyczne pozwoliły pilotom „Warszawy” na przeprowadzenie ataków szturmowych. W sumie 1 marca jednostka wykonała jeszcze siedem ataków szturmowych i siedem zadań bojowych polegających na osłonie Iłów udających się do rejonu Wierzchowa.

Następne loty bojowe pułku miały miejsce dopiero 10 marca, gdyż w tak zwanym „międzyczasie” konieczne okazało się przesunięcie jednostek wchodzących w skład 4 MDL na nowe lotnisko, tym razem w Mirosławcu. Jednostki dywizji przebazowano tam dopiero w dniu 3 marca, na co wskazuje jeden z meldunków bojowych wystawionych przez sztab 3 PLSz. Na osobne omówienie zasługują działania 3 PLSz w ostatnich dniach pobytu jednostki na terenie bydgoskiego lotniska.

1 marca jednostka wykonała w sumie 55 samolotolotów, podczas których łączny nalot pułku wyniósł 81 godzin i 30 minut. Załogom polskiego pułku udało się tego dnia zniszczyć i uszkodzić 12 samochodów, 6 dział artylerii polowej, 3 baterie moździerzy, 1 magazyn, wywołać 22 pożary i 2 eksplozje. Oprócz tego na konto personelu latającego 3 Pułku zapisano 6 zburzonych budynków, 2 obezwładnione baterie małokalibrowej artylerii przeciwlotniczej, a także 200 zabitych i rannych żołnierzy nieprzyjaciela <sup>434</sup>. W ciągu całego dnia nad celami atakowanymi przez pułk nie pojawiły się żadne nieprzyjacielskie samoloty; jedynym środkiem przeciwdziałania jakie przeciwko Iłom podjęli Niemcy był ogień artylerii przeciwlotniczej <sup>102</sup>.

Następnego dnia pułk kontynuował działania szturmowe z lotniska w Bydgoszczy. Tego dnia aktywność jednostki szturmowej znacznie spadła. Wykonano „tylko” 5 lotów bojowych, w tym także jeden lot rozpoznawczy. Głównym zadaniem jednostki było prowadzenie ataków szturmowych na pozycje nieprzyjaciela w rejonie Żabna Małego i Wierzchowa <sup>435</sup>. Łączny nalot bojowy tego dnia wyniósł 7 godzin i 5

---

<sup>433</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 53.

<sup>434</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k.

35. <sup>102</sup> Ibidem.

<sup>435</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 37.

minut. Znacznie spadła również skuteczność bojowa jednostki, na której konto zapisano zniszczenie 3 wozów, 2 samochodów, wywołanie 1 eksplozji, a także zabicie i ranienie 50 żołnierzy niemieckich.

Ostatni dzień działań bojowych prowadzonych z lotniska w Bydgoszczy przypadł na dzień 3 marca. Działania pułku skupiły się na atakach szturmowych w rejonie Osieka Drawskiego, gdzie w ciągu 8 lotów bojowych zniszczono 10 samochodów, 15 wozów, wywołano 3 eksplozje i 2 pożary. Straty nieprzyjaciela w sile żywej oszacowano na 15 koni, a także 75 zabitych i rannych żołnierzy<sup>436</sup>. Warto odnotować duże, nawet w porównaniu z poprzednimi dniami zużycie amunicji do karabinów maszynowych i działek, które wyniosło 1930 szt. pocisków do działek WJa i 5750 szt. pocisków do karabinów SzKAS. Jak widać piloci szturmowców nie tracili czasu na dokładne celowanie, co wydaje się uzasadnione jeśli weźmiemy pod uwagę, że operowali na niskich pułapach i przeprowadzali bardzo szybkie ataki z lotu koszącego.

Niestety bardzo problematyczne okazuje się odtworzenie działań bojowych pułku „Kraków”. Udział jednostki w walkach o przełamanie Wału Pomorskiego jest jedynie nadmienione nawet w dość obszernej pracy dotyczącej historii pułku, wydanej w latach 50. Autor wspomnianego opracowania stwierdza:

*Wcześniej, bo w dniu 1 marca, wojska prawego skrzydła 1 Frontu Białoruskiego przeszły do działań zaczepnych i po przełamaniu obrony hitlerowskiej pod Stargardem wyszły na brzeg Bałtyku. W działaniach tych wzięła udział również 1 armia, której związki po dwudniowych zaciekłych walkach przełamały opór wroga na pozycji ryglowej Wału Pomorskiego, a następnie przeszły do pościgu i osiągnęły rejon Kołobrzegu.*

*Udział lotników „Krakowa” w tych działaniach był niewielki. W pierwszych dniach marca pogoda całkowicie uniemożliwiała nocny start samolotów. W ciągu dnia następowały niekiedy pewne przejaśnienia, za to w nocy widoczność równała się często zeru i o wykonywaniu jakichkolwiek zadań nie było mowy. Dowódca pułku na usilne prośby najlepszych pilotów udzielił im raz zezwolenia na start. Wyleciały wówczas 4 samoloty, ale tylko chorążemu Grabowskiemu udało się wykonać zadanie, zresztą – jak sam podkreślał – tylko dzięki odrobinie szczęścia<sup>437</sup>.*

Jeden z pilotów „krakowskiego” pułku uzupełniał po latach te wspomnienia stwierdzając:

*Z Bydgoszczy lataliśmy bojowo jedynie dwie noce, z 12 na 13 w rejon Piły, i z 18 na 19 na miejscowość Wierzchowo. Dolot był bardzo długi*

---

<sup>436</sup> Ibidem.

<sup>437</sup> M. Monis, op. cit., s. 151.

*jak na nasz samolot, prawie 180 km. Startowaliśmy co jedną minutę przy dobrej jak na luty pogodzie. Chwilami prześwitywał przez chmury księżyc. Linie walki wyznaczały nam wybuchy pocisków* <sup>438</sup>.

W kolejnych dniach personel latający 2 Pułku został wykorzystany, w celu sprowadzeniu części samolotów Po-2 z lotniska w Sannikach do Bydgoszczy. Do wykonania tego zadania wykorzystano personel latający 3 Eskadry, w tym także Jerzego Nieciengiewicza, który z pewnym zadowoleniem stwierdził, że „tym razem” pilotów nie zmuszono do zakładania ciężkich i niewygodnych butów lotniczych.

Niestety dokładne odtworzenie terminu przebazowania poszczególnych jednostek wchodzących w skład 4 MDL na lotnisko Mirosławiec jest bardzo trudne. Jeden z pilotów pułku „Warszawa”, wspominał, że pierwsze dwie eskadry z 1 i 3 Pułku przebazowano do Mirosławca już 5 marca <sup>439</sup>. Następnego dnia piloci pierwszej eskadry z 1 Pułku mieli przeprowadzić rozpoznanie nad Kołobrzegiem wspólnie z Iłami z 3 Pułku. Niestety, na przeszkodzie w wykonaniu zadania stanęły trudne warunki atmosferyczne. W kolejnych dniach do Mirosławca docierały poszczególne części składowe 1 i 3 Pułku.

Pierwsze działania bojowe z lotniska Mirosławiec nad Kołobrzegiem, 3 Pułk wykonał w dniu 9 marca. Tego dnia nad niemiecką twierdzą wysłano sześć samolotów, które przeprowadziły ataki szturmowe na terenie portu. Podczas bombardowania zaobserwowano bezpośrednio trafienie bombą lotniczą (FAB-100) w rufową część niemieckiego okrętu zakotwiczonego w porcie <sup>440</sup>. Niestety, pilotom pułku nie udało się zaobserwować żadnych szczególnych rezultatów uderzeń w mieście – w meldunku odnotowano jedynie wybuch kilku pożarów.

10 marca szturmowcy nie wykonali żadnego lotu bojowego, natomiast nad miasto wybrała się para Jaków prowadzona przez ppor. Gabisa, któremu towarzyszył Wiesław Bobrowski. Piloci mieli za zadanie przeprowadzić „swobodne polowanie” ale nad miastem nie pojawiły się żadne niemieckie samoloty. W tej sytuacji działania pilotów ograniczyły się do przeprowadzenia rozpoznania. Po powrocie do Mirosławca piloci zameldowali:

*Zadanie wykonane, z wysokości 100 m rozpoznano: na morzu, 6 km na północ od Kołobrzega 4 okręty – prawdopodobnie jeden okręt wojenny i trzy transportowe, jeden z okrętów prowadził sygnalizację świetlną. Miasto Kołobrzeg płonie, nawiązano łączność z radiostacją naprowadzania, której przekazano wyniki rozpoznania* <sup>441</sup>.

---

<sup>438</sup> J. Nieciengiewicz, op. cit., s. 123.

<sup>439</sup> E. Chromy, op. cit., s. 234.

<sup>440</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 39.

<sup>441</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 53.

Począwszy od 11 marca do działań bojowych nad miastem powrócił 3 Pułk, który wspólnie z myśliwcami przez cały dzień działał nad miastem. O 9.40 nad Kołobrzeg wyleciała para Jaków prowadzona przez Gabisa, któremu towarzyszył Żurawski. Piloci osłaniali czwórkę Iłów dowodzonych przez ppor. Michajłowskiego. Kolejne grupy działały od 11.45 do 19.10. W sumie wykonano siedem uderzeń. Łączny wysiłek bojowy 3 Pułku obliczono na 37 samolotolotów, a łączny czas działań bojowych na 40 godzin i 25 minut. W trakcie wszystkich wykonanych tego dnia lotów na konto 3 Pułku zapisano zniszczenie 17 samochodów, 5 baterii małokalibrowej artylerii przeciwlotniczej, 6 baterii moździerz, zatopienie 3 barek, a także wywołanie 3 eksplozji i pożaru <sup>442</sup>.

Niestety przy tej okazji nie obyło się bez strat w ludziach i sprzęcie.

*Ogień artylerii przeciwlotniczej o godz. 11.20 w rejonie Kołobrzegu, trafiony został samolot chor. Iwana Pietrowskiego, który przymusowo lądował bez podwozia w rejonie m. Mierzyn. Losy załogi i samolotu nie znane. O godz. 12.30 w rejonie Kołobrzegu ogniem artylerii przeciwlotniczej trafiony został samolot ppor. Anatola Michajłowa (uszkodzone stery). Samolot spadł w rejonie lotniska i rozbił się, załoga odniosła niewielkie obrażenia. O godzinie 13.30 ppor. Mikołaj Michajłowski lądował na macierzystym lotnisku z przelotem, wytoczył się poza lotnisko i uderzył w tory kolejowe, samolot do remontu się nie nadaje, załoga wyszła z wypadku bez szwanku. O godzinie 16.05 chor. Jakow Bezkorowajny na samolocie uszkodzonym ogniem artylerii przeciwlotniczej lądował z przelotem, wytoczył się poza lotnisko i uderzył w tory kolejowe. Samolot rozbity nie nadaje się do remontu <sup>443</sup>.*

W ciągu całego dnia panowały trudne warunki atmosferyczne, które jednak nie uniemożliwiły wykonania żadnego z zaplanowanych na ten dzień lotów bojowych. Liczne zamglenia i problemy z orientacją były zresztą dominującym elementem działań wszystkich jednostek 4 MDL podczas walk na Pomorzu.

Tego samego dnia, na lotnisku w Mirosławcu pojawiły się także samoloty Po-2 z 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”. Przybycie nocnych bombowców z krakowskiego pułku zbiegło się w czasie z powrotem z zadania bojowego załóg z 1 PLM i 3 PLSz. W związku z nieplanowanym pojawieniem się nad lotniskiem całkiem sporej ilości samolotów, dowództwo zdecydowało nakazać krążenie w rejonie pasa startowego Po-2, tak by umożliwić natychmiastowe lądowanie myśliwcom i szturmowcom powracającym z zadania bojowego nad Kołobrzegiem <sup>444</sup>. Niestety, poważne braki w dokumentacji 2 PNB nie

---

<sup>442</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 39.

<sup>443</sup> Ibidem.

<sup>444</sup> J. Nieciengiewicz, op. cit., s. 124.

pozwalają stwierdzić, czy „spotkanie” obu grup miało miejsce w czasie gdy nad mirosławieckie lotnisko powróciła grupa dowodzona przez ppor. Michajłowa, którego samolot odniósł poważne uszkodzenia podczas atakowania Kołobrzegu i w drodze powrotnej... aż pięciokrotnie wpadł w korkociąg, z którego udało się go wyprowadzić przy pomocy odpowiedniego sterowania ciągiem silnika <sup>445</sup>.

Gorzej przedstawiała się natomiast dyscyplina w 2 PNB. Niektórzy piloci widząc, że dowódca pułku kpt. Worobiov dość niemrawo zajmuje pozycje do lądowania zdecydowali się go wyprzedzić. Jednym z „narwańców” okazał się Jerzy Nieciengiewicz, który wyprzedził Worobiowa i jako pierwszy pilot z pułku „Kraków” wylądował w Mirosławcu. Kpt. Worobiov potraktował zachowanie pilota jako naruszenie dyscypliny w powietrzu <sup>446</sup>.

Wieczorem, pomimo iż w ciągu dnia pułk musiał przebazować się na nowe miejsce postoju, zdecydowano o wykorzystaniu jednostki do przeprowadzenia nalotów nękających na Kołobrzeg. Ze względu na warunki pogodowe, brak czasu na zapoznanie personelu latającego z przebiegiem linii frontu i mapami okolicy nad którą trzeba było lecieć, dowództwo pułku zdecydowało o skierowaniu do działań bojowych tylko najbardziej doświadczonych załóg. Wśród pilotów i nawigatorów, którzy mieli wykonywać loty bojowe nad Kołobrzeg w nocy z 11 na 12 marca znalazła się także „uziemiona” załoga w składzie Nieciengiewicz – Danielak. Wykonany wówczas lot okazał się chyba jednym z najczęściej opisywanych zadań bojowych w wykonaniu załogi pochodzącej z 2 Pułku Nocnych Bombowców. Okazało się bowiem, że podczas bombardowania portu jedna z bomb pomimo wielu zabiegów podejmowanych przez załogę nie chciała odczepić się od dolnego płata powolnego bombowca. Gdy zawiodły wszelkie próby pozbycia się balastu nad celem, pilot stwierdził, że wskaźnik paliwa wskazuje iż konieczny jest natychmiastowy powrót do Mirosławca. Drugi bohater tego nocnego lotu wspominał:

*Cała przygoda miała następujący przebieg. Lot do celu z lotniska Mirosławiec odbył się zgodnie z wszelkimi zasadami nawigacji i zachowaniem szczegółowej orientacji. Zbliżając się do celu postanowiłem przyjąć za wyjściowy powrotny punkt trasy potężne ognisko pożarów, które zaobserwowałem w odległości 5-6 km na południowy – wschód od portu. W skutek niespodziewanie silnego ostrzału artylerii hitlerowskiej zmuszeni byliśmy przeprowadzić manewr przeciwartyleryjski wycofując się z zasięgu ognia. Postanowiliśmy ponownie nabrać wysokości na zredukowanych obrotach lotem*

---

<sup>445</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 89.

<sup>446</sup> Ibidem.

szybowcowym z najwygodniejszego dla nas kierunku podejść do celu i zniszczyć go. Zamiar zrealizowaliśmy, lecz niespodziewanie zawisło nad nami nowe niebezpieczeństwo. Jedna z bomb odlamkowych zacięła się w zamku i w żaden sposób nie chciała opuścić naszego samolotu. Próby pozbycia się niebezpiecznego ładunku nad celem nie dały pożądanego rezultatu.

Nie było innego wyjścia, jak wracać na lotnisko z zawieszoną w zamku bombą. Jak już wspomniałem, za wyjściowy punkt trasy miało mi służyć ognisko pożarów. Nie wziąłem jednak pod uwagę, że w warunkach działań bojowych nie można opierać swych obliczeń na tego rodzaju punktach orientacyjnych, ponieważ w stosunkowo krótkim czasie powstać może dość pokaźna ilość pożarów, w rezultacie czego trudno będzie ustalić, który jest właściwy. Tak też i mnie się przytrafiło. Nie ryzykując ponownego zbliżenia w rejon celu, aby nie wkroczyć w strefę zasięgu ognia artylerii, postanowiłem „na oko” wziąć kurs na przypuszczalny punkt wyjściowy trasy powrotnej, którym miało być zaobserwowane wcześniej ognisko pożarów. Na miejscu stwierdziłem, że istotnie powstało wiele nowych ognisk pożarów. Przyjąłem pierwsze lepsze za właściwe dokonując obliczeń na nawigowanie samolotu na własne lotnisko. Po przebyciu na powrotnej trasie około 30 min. poczułem się niepewnie. Zaczęło mi się wydawać, że lecimy nad obcym terenem. Podzieliłem się tą uwagą z pilotem. Ten potwierdził moje przypuszczenie. Pogoda zaczęła się psuć, widzialność malała, mimo to powinniśmy już zauważyć światła reflektora przylotniskowego. Nagle na prawo od osi lotu naszego samolotu raz, drugi i trzeci błysnęło światło reflektora, z początku nikielnie, niepewne, wystarczająco jednak widoczne. Oceniliśmy, że to zapewne nasz przylotniskowy reflektor. Poprawiłem kurs. Bacznie śledziliśmy światła reflektora w obawie, by przypadkiem nie było to złudzeniem. Wkrótce znaleźliśmy się nad lotniskiem. Rozmieszczenie startu i otoczenie zupełnie nie przypominały naszego lotniska, postanowiliśmy jednak lądować. Gdy pilot wprowadził samolot na kurs lądowania odezwały się ckm-y. Było to bowiem lotnisko faszystów. Sądziłem zapewne, że chcemy i tym razem ich przechytryć i udajemy, że lądujemy, a w ostatniej chwili zrzucimy im na kark „przyjemny” ładunek. Nie wytrzymali więc nerwowo i woleli nas odstraszyć. Pilot dał gaz i szczęśliwie umknęliśmy faszystom. Lecieliśmy na resztkach benzyny i trzeba było szybko znaleźć miejsce do lądowania.

Lądowanie nastąpiło dość pomyślnie, mimo że samolot został poważnie uszkodzony, a ja omal nie utraciłem wzroku. Spytacie dlaczego pomyślnie? Przypadek zrzucił, że wylądowaliśmy na wąskiej grobli szerokości około 30 m znajdującej się między jeziorami. Jeziora pokryte były cienką warstwą lodu o grubości 3-5 cm i przyprószone lekko śniegiem i nie wiadomo, jakby na nich wyglądało lądowanie. W czasie

lądowania bomba wypadła z zamka, lecz na szczęście wiatraczek zapalnika uległ deformacji, zanim zdążył wykonać kilka obrotów, aby zwolnić iglicę.

*Ku przestrodze innych opowiem, dlaczego omal nie utraciłem wzroku. Przed zetknięciem się samolotu z ziemią nie zdjąłem okularów i w rezultacie kapotażu siłą bezwładności uderzyłem głową o burtę kabiny. Szkło okularów pocięło mi policzek i na szczęście uszkodziło tylko rogówkę oka*<sup>447</sup>.

Niestety, relacja pozostawiona przez nawigatora jest niepełna, a dalsze losy załogi można odtworzyć jedynie na podstawie wspomnień pilota, który ponad pięćdziesiąt lat po wspomnianych wydarzeniach pisał:

*Benzyny ubywa, bomba wisi, a lotniska, gdzie można by wylądować, nie ma. Lecimy jakiś czas, może 10-15 minut. Widzę, że szosą jedzie ciężarówka, samego samochodu nie widzę, ale świeci po „słowiańsku” reflektorami. Jedzie z południa na północ. A więc prawie na pewno swój. Kazałem Olkowi strzelić parę rakiet, by spróbować zobaczyć teren. Nie na wiele się to zdało. Wiem tylko na pewno, że to, na czym chcę lądować, to pole. Podchodzę do lądowania. Zapalam reflektor, już za chwilę dotknę ziemi, a tu Olek strzelający rakiety krzyczy:*

*- Drzewo!*

*Daje gazu i raptownie ciągnę samolot do góry. Oczekuję zderzenia. Czuję, że jest na pograniczu „zwalania się”, ledwie wisi, jest na krytycznej prędkości.*

*- Przepraszam, wydawało mi się. To nie było drzewo, to był jakiś cień.*

*Nie odpowiadam tylko powtarzam zejście. Dotykam ziemi. W tym momencie bomba urwała się. Czy nie wybuchnie? Nie, nie wybuchła. Natomiast w końcu dobiegu, prawie tuż przed zatrzymaniem się samolotu, wpadam w dół. Samolot staje na nosie. Silnik gaśnie. Olek krzyczy: Moje oko! Co się stało? Zapomniał zdjąć okulary, a jakiś kawałek szkła uszkodził mu na szczęście nie oko, lecz powiekę.*

*Gramolimy się bo nie można powiedzieć, że wychodzimy z samolotu. Sprawdzam oko, ale co widać po ciemku, tylko że krwawi. Przykłada sobie opatrunek osobisty. I co teraz? Jesteśmy żywi, bomba nie wybuchła, ale Olek jest ranny. Idziemy do szosy. Jak jechał jeden samochód, będą jechały i następne. Trzeba Olka wysłać do szpitala. Trzeba dać znać do pułku. Wychodzimy na szosę. Cisza, ciemno. Zapaliłbym po tych przeżyciach papierosa, ale papierosy zostały w Mirosławcu u mechanika. W oddali coś błyska. Reflektory samochodu.*

---

<sup>447</sup> A. Danielak, *Wspomnienia bojowe*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy”, nr. 1/1956, s. 116 – 117.



*Świecą i gasną. Tak, to powinni być nasi. Mimo że prawie jestem pewien, że to moi, że nic mi nie grozi, ale... zawsze. I dlatego na szosie, by mnie widziano, stoję koło bliskiego rowu, w razie czego skoczę i chociaż będę w cieniu.*

*Ciężarówka się zatrzymała. Silnik pracuje, nic się nie dzieje. Po chwili za nami rozlega się głos:*

*- Ruki w wierzch. Kto wy takije? Kamień z serca spadł, że to Rosjanin, nie Niemiec. Jaki ten rosyjski jest piękny, jak się zrobiło lekko.*

*- Polskije lotcziki. Odin ranienyj – odpowiadam.*

*Słyszę, że podchodzi bliżej i każe nam iść w kierunku ciężarówki. Tam jest ktoś drugi. Podchodzimy. W świetle reflektorów w czasie rozmowy identyfikują nas. Poproszę o papierosa. Zapalam. Och, jak dobrze <sup>448</sup>.*

Lotnicy i Rosjanie poczekali na kolejną ciężarówkę, która zawiozła rannego lotnika do szpitala, skąd po założeniu opatrunku uciekł i powrócił na miejsce awaryjnego lądowania. Pozostawał problem z powiadomieniem dowództwa pułku, o tym jak zakończył się lot bojowy jednej z najlepszych załóg w 2 Pułku, i w zasadzie, jedynej polskiej załogi w tej jednostce. W drogę do Mirosławca, tym razem wyruszył pilot, który podróżował do celu przez kilka dni. Po drodze udało mu się między innymi zlokalizować samochód osobowy, który następnie wszedł na wyposażenie polskiego pułku. Samolot uszkodzony podczas awaryjnego lądowania udało się dość łatwo naprawić. Okazało się, że prawdopodobnie w trakcie lądowania na niemieckim lotnisku ogień nieprzyjacielskich karabinów maszynowych uszkodził przewód paliwowy.

W kolejnych dniach załoga pechowego bombowca powróciła do działań bojowych. Działania pozostałych załóg objęły 20 lotów bojowych, który wynik oszacowano (niestety nie wiadomo na jakiej podstawie), na zniszczenie jednej baterii dział i kilka pożarów i eksplozji, które miały miejsce na terenie portu. Ponadto kilka ataków miało zostać przeprowadzonych przeciwko punktom ogniowym wykrytym podczas lotów dziennych <sup>449</sup>. 12 marca żadna z jednostek wchodzących w skład 4 MDL nie wykonywała lotów bojowych, co wiązało się z pogorszeniem warunków atmosferycznych. Kolejne loty wykonano dopiero 13 marca. Ponownie jako pierwsi do działań bojowych przystąpili piloci z pułku „Warszawa”. Piloci z polskiego pułku mieli zapewnić osłonę dwóm parom Iłów udających się nad Kołobrzeg gdzie szturmowce prowadzone przez ppor. Kramarczuka przeprowadziły uderzenia na cele naziemne. Około trzydziestu minut po

<sup>448</sup> J. Nieciengiewicz, op. cit., s. 131 – 132.

<sup>449</sup> I. Koliński, op. cit., s. 252.

starcie pierwszej grupy myśliwców i szturmowców z płyty mirosławieckiego lotniska oderwała się kolejna grupa czterech Ilów, osłanianych przez dwa myśliwce.

Jak wynika z jednego z meldunków bojowych, wysiłek bojowy 3 PLSz nie ograniczył się tylko do wspomnianych działań. Zameldowano, że jednostka wykonała 13 lotów bojowych, z tego 4 bez efektów z powodu złych warunków pogodowych. Ogółem załogi 3 Pułku wylatały w dniu 13 marca 10 godzin i 40 minut. W trakcie wykonywanych w tym dniu zadań bojowych załogom udało się zniszczyć lub uszkodzić 10 samochodów, 2 działa artylerii polowej, 1 baterię moździerzy, 1 baterię „zenitówek”; oprócz tego lotnicy zameldowali także o wywołaniu 8 pożarów i 1 silnej eksplozji. Sporo wysiłku włożono w zrzuwanie bomb na znajdujące się w porcie okręty transportowe i barki. Piloci meldowali o kilku bezpośrednich trafieniach, jednakże na podstawie obserwacji wzrokowej nie udało się im ustalić żadnych szczegółów.

Przez cały okres lotu nad miastem polskim samolotom towarzyszył silny ogień artylerii przeciwlotniczej. Niemcy prowadzili ostrzał głównie z północnej części miasta i portu. Znaczące wsparcie dla baterii rozmieszczonych na terenie miasta stanowiły działa i działka przeciwlotnicze zamontowane na okrętach, które wpłynęły do kołobrzесьkiego portu lub zatrzymały się na jego redzie skąd wspierały ogniem artylerii okrętowej oddziały niemieckie walczące w sercu miasta. Niestety, podczas działań bojowych prowadzonych nad miastem i tym razem nie obyło się bez strat w ludziach. Na konto niemieckiej obrony przeciwlotniczej zapisano jeden samolot, pilotowany przez chor. Anatola Koleśnikowa. Maszyna pilotowana przez chor. Koleśnikowa otrzymała kilka trafień, które na okazały się tyle poważne, że pilot musiał awaryjnie lądować w rejonie Krzecka – niestety, Koleśnikow miał mniej szczęścia niż lotnicy, którzy w poprzednich dniach „przesmarowali” lotnisko i wyszli bez szwanku z rozbitych samolotów; zarówno Koleśnikow jak i jego strzelec pokładowy (nie wymieniony z nazwiska w meldunku) zostali lekko ranni <sup>450</sup>.

Niestety, na podstawie zachowanych materiałów trudno jest stwierdzić czy w nocy z 13 na 14 marca działania bojowe prowadził 2 PNB „Kraków”. Opracowanie Monisa z lat 50., nie pozostawia żadnych informacji na ten temat <sup>119</sup>. Wydaje się oczywiste, że jednostka przeznaczona do prowadzenia nalotów nękających, powinna wykonywać dużo zadań bojowych, zwłaszcza w okresie walk o miasto. Niestety, o czym wspomniano już wielokrotnie, polska dokumentacja

---

<sup>450</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k.

40. <sup>119</sup> M. Monis, op. cit., s. 155 – 162.

archiwalna nie pozwala na odtworzenie losów jednostki w okresie II Wojny Światowej.

W dniu 14 marca pułk „Warszawa” wykonał tylko jeden lot bojowy w czasie 17.30 – 18.45. Wykonane wówczas zadanie polegało na przeprowadzeniu siłą jednej pary patrolu nad Kołobrzegiem. W trakcie zadania nad miastem pilotom towarzyszył silny ogień artylerii przeciwlotniczej. Podczas patrolowania piloci otrzymali wiadomość, że zachodnia część miasta, aż do rzeki Parsęty znajduje się w rękach oddziałów polskich i radzieckich. Prawdopodobnie (wskazuje na to meldunek) nad miastem pojawiły się radzieckie szturmowce, możliwe, że działające z innego lotniska, gdyż w meldunku pojawiła się informacja, według której piloci szturmowców powinni schodzić do ataku na ważne cele parami <sup>451</sup>. Spokój panował także na stanowiskach zajmowanych przez Iły z 3 PLSz i Po-2 z pułku „Kraków”. Polska dywizja lotnicza powróciła do działań bojowych dopiero 15 marca. Podobnie jak w poprzednich dniach jako pierwsi nad miastem pojawili się piloci z pułków „Warszawa” i 3 PLSz. Niestety, w trakcie patrolowania w rejonie Kołobrzegu zestrzelony ogniem artylerii przeciwlotniczej został Aleksander Broch, którego maszyna rozbiła się w falach Bałtyku <sup>452</sup>. Kolejne loty 1 PLM w tym dniu nie przyniosły już strat w ludziach, ale jednostka miała zapłacić jeszcze sporą daninę krwi.

Działania poszczególnych par wchodzących w skład 1 PLM „Warszawa” charakteryzowały się zgoła odmienną taktyką niż miało to miejsce dotychczas. Najpierw odbywał się start dwóch par myśliwców, które po dotarciu nad miasto rozpoczynały patrolowanie i na bieżąco przekazywały meldunki na naziemne stanowisko naprowadzania. Następnie z lotniska w Mirosławcu startowała para zapewniająca bezpośrednią eskortę udającym się nad cel szturmowcom.

W sumie wykonano trzy loty eskortowe i dwa patrolowe nad miastem.

Jednocześnie działania bojowe nad Kołobrzegiem prowadziły załogi należące do 3 PLSz. Ogółem jednostka wykonała 16 samolotolotów, w łącznym czasie 17 godzin 30 minut. Zadanie pułku polegało głównie na bombardowaniu celów w mieście. W trakcie ataków na konto załóg polskiego pułku zapisano 2 zniszczone baterie moździerzy, 1 działko artylerii polowej, obezwładniono 2 punkty ogniowe artylerii przeciwlotniczej, wywołano 2 eksplozje i 6 pożarów. I tym razem na lotnisko w Mirosławcu nie wróciły wszystkie Iły. Z zadania bojowego nie wróciła załoga w składzie chor. Jerzy Bieliugow i strzelec pokładowy kpr. Iwan Czerkasow. Prowadzący ppor. Majorow po locie

---

<sup>451</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 55.

<sup>452</sup> Według części współczesnych autorów utarta w PRL-owskiej historiografii wersja zgodnie z którą, Broch zginął w „falach Bałtyku” jest nie prawdziwa, gdyż odnaleziono zwłoki pilota. Niestety,

zameldował, że utracił kontakt z Bieliugowem w trzecim skręcie, gdy maszyna zniknęła w chmurach<sup>122</sup>. Dopiero później udało się ustalić, że pilot i strzelec ocaleli i zdołali bezpiecznie wylądować na uszkodzonym samolocie<sup>123</sup>.

Kolejne dni w 4 MDL upłynęły pod znakiem nieszczęśliwego wypadku, który wydarzył się w dniu 16 marca. Tego dnia para Jaków z 1 PLM „Warszawa” dowodzona przez ppłk. Tałdykina osłaniała szturmowce z 3 PLSz. Niestety, zadanie to zakończyło się tragicznym wypadkiem, w wyniku, którego śmiercią lotnika zginął ppłk. Tałdykin. Co ciekawe lot podczas którego zginął ówczesny dowódca pułku nie został opisany w formie meldunku bojowego od razu, a dopiero po pewnym czasie, prawdopodobnie pod koniec miesiąca, (możliwe, że meldunek przygotowano około 29 lub 30 marca)<sup>124</sup>. Niestety, wydaje się, że przyczyną tragedii był błąd w pilotażu popełniony przez samego Tałdykina, co wykazały raporty opracowane przez Dowództwo Lotnictwa jeszcze w okresie wojny, w celu zbadania wypadku:

*16.3.1945 r. dowódca 1 PPLM<sup>125</sup> podpułkownik Tałdykin otrzymał od dowódcy dywizji zadanie bojowe: towarzyszyć szturmowcom w rejonie miasta Kołobrzeg i osłaniać je parami zmieniającymi się w powietrzu. W wypadku obniżenia się dolnej podstawy chmur do 300 m zadania nie wykonywać lecz wracać na własne lotnisko.*

---

autorzy Ci nie podają przy tej okazji więcej szczegółów, które pozwoliłyby na odtworzenie rzeczywistego przebiegu wydarzeń. W. Zmyślony, *Aleksander Broch*, [dostęp 3 V 2019] <http://www.polishairforce.pl/broch.html>.

<sup>122</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 40.

<sup>123</sup> Z. Bulzacki, op. cit., s. 184.

<sup>124</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 56.

<sup>125</sup> Zapis oryginalny, czyżby skrót od Polski Pułk Lotnictwa Myśliwskiego?

*O godzinie 14.15 ppłk. Tałdykin z prowadzonym kpt. Lisieckim wystartowali na samolotach Jak-9 z lotniska w Miroslawcu aby towarzyszyć parze szturmowców.*

*Podstawa chmur w rejonie lotniska wynosiła 800 – 1000 m, zamglenie, przy widzialności do 3 km. Po nabraniu wysokości grupa w składzie dwóch szturmowców i dwóch myśliwców podjęła wykonanie zadania. Nie dolatując do miejscowości Połczyn grupa została przyciśnięta obniżającymi się chmurami do wysokości 100 m i niżej. Ppłk. Tałdykin podał przez radio do prowadzącego szturmowców por. Kitajewa komendę: „wracamy z powrotem. Nie ma pogody”. Szturmowce rozpoczęły zawrót w prawo, a ppłk. Tałdykin rozpoczął ze zniżaniem się zawrót w lewo, zamierzając przejść niżej, pod szturmowcami. Po zawrocie nabierając wysokości „górką” ppłk. Tałdykin wezwał przez radio prowadzonego: „Lisiecki, ja ciebie nie widzę”. W tym właśnie momencie pilotowany przez ppłka Tałdykina*

*samolot Jak-9 stracił prędkość i zaczął się szybko zniżać. Uderzywszy chłodnicą o wzgórze samolot odbił się i przeleciał około 200 m gdzie upadł. Pilota siłą uderzenia wyrzuciło z kabiny na odległość 5 m. Pilot zginął. Samolot rozbity* <sup>453</sup>.

Śmierć radzieckiego dowódcy polskiej jednostki okazała się sporym wstrząsem dla polskiego i radzieckiego personelu jednostki. Tałdykin był często nazywany „ojczulkiem”, i dał się poznać jako dobry dowódca – darzył swoich podkomendnych dużym szacunkiem, podejmował także starania by jednostka nie ponosiła niepotrzebnych strat bojowych. W zasadzie trudno znaleźć żołnierza czy oficera, który w swoich wspomnieniach przedstawiłby Tałdykina w negatywny sposób. W wydanych kilka lat temu wspomnieniach jeden z młodszych pilotów, Kazimierz Rutenberg wspominał:

*Kolejnym dowódcą pułku został Rosjanin Iwan Tałdykin. Był sympatyczny, dorzeczny, właściwie niewiele więcej mogę powiedzieć. Nie było jakiejś bliższej znajomości, bliższych kontaktów, bo on był dowódcą* <sup>454</sup>.

Z tego też względu konieczne było przeprowadzenie dokładnego śledztwa, które pozwoliłoby na wykazanie kto ponosił odpowiedzialność za śmierć ppłk. Tałdykina. Dowództwo Lotnictwa, przebywające już z dala od frontu uznało, że odpowiedzialnością za śmierć dowódcy jednostki należy obarczyć skierowanego do pułku w charakterze obserwatora, Inspektora Oddziału Szkolenia Bojowego Dowództwa Lotnictwa Frontu Wojska Polskiego, ppłk. Dubrowskiego. Oskarżony o zaniedbanie obowiązków służbowych Dubrowski zdecydował się bronić, przygotowując notatkę służbową, którą następnie przekazał swoim przełożonym. Wspomniana notatka służbowa jest niezwykle ciekawym dokumentem, gdyż wynika z niej, że ppłk Dubrowski nie powinien sprawować zajmowanego stanowiska, ze względu... na zły stan zdrowia, który nie pozwalał mu na wykonywanie lotów samolotami myśliwskimi, w pułku przez cały okres jego służby frontowej nie było żadnego samolotu, na którym można by sprawdzić umiejętność pilotażu poszczególnych pilotów jednostki, co powinien zrobić płk. Fonin, który przejął obowiązki Dubrowskiego. Sam Dubrowski tłumaczył też, że został przeniesiony do pułku szturmowego, gdzie miał kontrolować technikę lotu poszczególnych pilotów, ale ze względu na brak samolotów szkolnych UIŁ-2 nie mógł zrealizować tego zadania <sup>455</sup>.

---

<sup>453</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.70, k. 97.

<sup>454</sup> K. Rutenberg, *Kierunek był jasny. Wspomnienia chorążego pilota 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”*, Warszawa 2014, s. 43.

<sup>455</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.10, k. 140 – 141.

Śmierć pułkownika nie przerwała działań bojowych prowadzonych przez jednostki wchodzące w skład 4 MDL. Wprawdzie ze względu na trudne warunki pogodowe, nie wykonano już żadnych lotów nad Kołobrzegiem, ale trzeba przyznać, że były to już ostatnie dni walk o miasto, a niemiecka załoga była coraz mocniej spychana w stronę portu i wybrzeża. Niestety, lotnikom nie udało się uniemożliwić przerzucenia do miasta niemieckiego desantu, który drogą morską dostarczono ze Szczecina.

Pomimo upadku miasta i w zasadzie przerywania regularnych działań wojennych w rejonie Pomorza Zachodniego (na froncie zapanował spokój, gdyż siły niemieckie przygotowywały się do obrony kluczowych miast np. Szczecina, pozostających jeszcze w ich rękach) loty nad wybrzeżem nie dobiegły końca. Dowództwo lotnictwa uznało, że konieczne jest skierowanie jednostek wchodzących w skład 4 MDL do przeprowadzenia serii lotów rozpoznawczych nad wybrzeżem morskim, gdzie spodziewano się niemieckich desantów. Wykonanie pierwszego zadania tego typu, przypadło w udziale dwóm parom Ilów z 3 PLSz. Pierwsza para dowodzona przez kpt. Dawidjana działała w godzinach przedpołudniowych, jednakże patrol nie przyniósł żadnego spotkania z niemiecką żeglugą. Dopiero działająca w godzinach popołudniowych (lot wykonano między 17, a 19) para dowodzona przez ppor.

Kramarczuka miała więcej szczęścia:

*W czasie od 17.45 do 18.05 z wysokości 150 m i lotu koszącego zaobserwowano: 8 km na północ od Kołobrzegu 2 okręty przeciwnika ostrzeliwały Kołobrzeg. Wzdłuż wybrzeża Bałtyku od Kołobrzegu do Dziwnowa okrętów nie widziano. Lotnictwa myśliwskiego przeciwnika nie widziano*<sup>456</sup>.

Kolejne loty patrolowe nad Bałtykiem przeprowadzono w dniu 23 marca, przy czym tym razem działania bojowe podejmował już tylko 1 PLM „Warszawa”, który wykonał w tym dniu jedno rozpoznanie wybrzeża na zachód od Kamienia Pomorskiego. Podczas lotu „Warszawiacy” zlokalizowali lądowisko niemieckich hydroplanów w Dziwnowie, a także jeden wodnosamolot na wodach Jeziora Koprowskiego. Lotnicy odkryli także, że znaczna ilość niemieckich statków schroniła się przed radziecką marynarką wojenną w dziwnowskim porcie, gdzie dostrzeżono około 40 jednostek pływających. Kolejnym zadaniem, które wykonano w trakcie lotu było fotografowanie Wyspy Chrzaszczewskiej, na której dostrzeżono liczne stanowiska artylerii.

---

<sup>456</sup> Z. Bulzacki, op. cit., s. 129.

Znacznie ciekawsze wypadki rozegrały się jednak nad lotniskiem w Mirosławcu w godzinach popołudniowych. Około godziny 16.00 poderwano do startu parę dyżurną, w składzie Bojew – Bobrowski. Zadaniem lotników było przechwycenie wykrytego w pobliżu lotniska samolotu bombowego Junkers Ju 88, wykonującego zapewne lot rozpoznawczy. Niestety, pilotom nie udało się przechwycić wrogiej maszyny, która dysponowała znaczną przewagą wysokości. Pomimo tego, licząc zapewne na łut szczęścia ppor. Bojew otworzył ogień do oddalającego się niemieckiego samolotu. Zgodnie z zapisem w meldunku strzały oddane przez pilota z „Warszawy” padły z odległości... 800 m, wydaje się więc bardzo mało prawdopodobne by choćby jedna kula dotarła do celu, jednakże pilotom udało się na tyle wystraszyć Niemców, że ci rzucili się do ucieczki i nie próbowali zaatakować lotniska w Mirosławcu <sup>457</sup>.

W ciągu kilku kolejnych dni, głównym celem lotów rozpoznawczych wykonywanych przez pułk „Warszawa” stała się Wyspa Chrząszczewska nad którą tylko 25 marca (kolejny dzień lotny) wykonano dwa loty rozpoznawcze, w tym jeden na rozpoznanie fotograficzne, które przeprowadzono z wysokości 1650 m <sup>458</sup>. Znacznie ciekawsze okazało się jednak zadanie wykonane przez parę w składzie Bobrowski – Łazar nad wybrzeżem morskim w rejonie Kołobrzegu, gdzie dostrzeżono znajdujący się w odległości 20 km od wybrzeża okręt wojenny oraz towarzyszące mu 3 kutry. Prawdopodobnie była to jakaś grupa osłonna dla niewielkiego konwoju, złożonego z 5 statków transportowych, które piloci polskiego pułku wykryli ok. 15 km na północ od nierozpoznanego okrętu wojennego. Na podstawie złożonego przez pilotów meldunku można również domniemywać, że załogi okrętów został zaalarmowane pojawieniem się polskich Jaków, i podjęły próbę rozdzielenia się – część jednostek „odbiła” na północ, inne na północny wschód <sup>459</sup>.

26 marca pułk nie wykonywał lotów bojowych, do który piloci powrócili 27. I tym razem głównym zadaniem Polaków były działania rozpoznawcze na odcinku Kołobrzeg – Kamień Pomorski ze szczególnym naciskiem na Wyspę Chrząszczewską. Podczas dwóch wykonanych tego dnia lotów fotografowano wyspę, na której stwierdzono obecność niemieckiej artylerii i niewielkich grup wrogiej piechoty <sup>460</sup>.

---

<sup>457</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 55.

<sup>458</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 55 – 56.

<sup>459</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 55.

<sup>460</sup> WBH, CAW, III.270.4, k. 56.

Kolejne zadanie piloci wykonali w dniu 29 marca. Tym razem lotnikom polecono jedynie przeprowadzić rozpoznanie pogody na trasie Mirosławiec – Świdwin – Kołobrzeg. Niestety, już w rejonie Świdwina stało się jasne, że warunki pogodowe są na tyle trudne, że dalszy lot nie ma sensu. Nie chcąc podzielić losu ppłk. Tałdykina para w składzie; dowódca pułku mjr. Gaszyn i por. Jakubik powróciła do Mirosławca. Ostatni lot bojowy jednostek 4 MDL w miesiącu marca, miał miejsce 31 marca, kiedy to piloci z pułku „Warszawa” dwukrotnie podejmowali próbę przeprowadzenia rozpoznania powietrznego w pobliżu Kamienia Pomorskiego. Pierwszy przedpołudniowy lot został przerwany ze względu na złe warunki pogodowe panujące w rejonie Świdwina. Dopiero za drugim razem, w godzinach popołudniowych kpt. Lisiecki dotarł nad Wyspę Chrząszczewską na której atakował niemieckie ciężarówki.

Jak widać miesiąc marzec był jednym z intensywniejszych okresów działań polskiej dywizji lotniczej, która nadal pozostawała jedyną jednostką tego typu działającą na pierwszej linii frontu. Niestety, nadal trudno było mówić o wykorzystaniu całego potencjału bojowego jednostki. O ile dotychczas wyjaśnieniem był przebieg linii frontu, trudne warunki atmosferyczne, o tyle w związku z przesunięciem pułków wchodzących w skład 4 MDL na nowe lotnisko w Mirosławcu dały o sobie znać poważne problemy z materiałami pędnymi. Smary i paliwo były wyładowane, na oddalonej o 150 km od miejsca postoju dywizji stacji kolejowej, skąd personel 7 Rejonu Baz Lotniskowych musiał dowieźć je do Mirosławca <sup>461</sup>. Najgorsza sytuacja pod względem zapasów paliwa i smarów, panowała w 2 PNB „Kraków”, gdzie najsilniej odczuwano brak dostaw benzyny B-70. Sytuacja była na tyle poważna, że podczas zaciętych walk o Kołobrzeg można było wykorzystać tylko jedną noc na prowadzenie działań bojowych – tak silnie odczuwano brak paliwa. Paradoksalnie problem był bezpośrednio związany z trudnościami z zaopatrzeniem jakie odczuwały jednostki zaopatrzeniowe działające w ramach radzieckiej 16 Armii Lotniczej. W marcu 1945 r., jednostki te nie dostały od radzieckich kwatermistrzów ani kropli paliwa <sup>135</sup>, nie był to zresztą pierwszy przypadek, gdy służby kwatermistrzowskie radzieckiej 16 Armii Lotniczej nie stanęły na wysokości zadania. W tej sytuacji trudno wymagać, aby znajdujące się na wyposażeniu 7 RBL samochody cysterny mogły dowieźć materiały pędne dla poszczególnych pułków.

Oczywiście trudno mówić o realnym zagrożeniu ze strony niemieckiego lotnictwa, gdyż Luftwaffe nie prowadziła praktycznie

---

<sup>461</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 90.

<sup>135</sup> Ibidem.



żadnych działań bojowych w tym okresie. Jak przyznawano w sprawozdaniu z działalności dywizji za okres marca niemieckie samoloty podejmowały pewne próby przedostania się nad teren kontrolowany przez polskie wojska podejmowały pojedyncze pary lub samotne maszyny myśliwskie i bombowe. Zazwyczaj były to myśliwce Fw 190 i Bf 109, od czasu do czasu meldowano także o wykryciu Ju 88 i He 111, których działania przypadały głównie na okres nocny<sup>462</sup>.

Pomimo kilku prób przechwycenia podejmowanych w tym czasie przez stacjonujące na lotnisku w Mirosławcu pary dyżurne, niemieckie maszyny pozostawały jednak nieuchwytne. Odpowiedź na pytanie o przyczynę takiego stanu rzeczy wydaje się dość oczywista. Niemieccy piloci nie mieli czasu i ochoty na wdawanie się w walkę powietrzną z polskimi i radzieckimi lotnikami. Musieli możliwie szybko wrócić na nieuszkodzonej maszynie na własne lotnisko i zdać meldunek o wykonaniu lotu rozpoznawczego nad polskimi tyłami. Poza tym Niemców nie było po prostu stać na utratę ani jednego samolotu. Spore znaczenie miały również późne starty własnych myśliwców, wynikające z niezbyt sprawnego systemu wykrywania i alarmowania. Straty w ludziach i sprzęcie były równie boleśnie odczuwane w polskich jednostkach. Na szczęście, dowództwo 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego mogło zapewnić uzupełnienia, w postaci grupy pilotów, którzy po zakończeniu szkolenia w Gostomlu zostali skierowani do jednostek zapasowych. Oczywiście grupa ta nie była przesadnie duża, ale w szczególnych przypadkach mogła zostać wykorzystana do uzupełnienia strat ponoszonych przez jednostkę<sup>463</sup>. Znacznie gorzej wyglądała sytuacja w dwóch pozostałych pułkach wschodzących w skład 4 MDL.

Nadal stosowano te same zasady współpracy w powietrzu, jednakże konieczne okazało się opracowanie nowej taktyki ataków, gdyż piloci musieli nauczyć się walki z celami morskimi. Największym problemem dla pilotów szturmowców, była duża ilość karabinów maszynowych i działek zamontowanych na niemieckich jednostkach wojskowych i transportowych. Po raz pierwszy do spotkania z nieprzyjacielską żeglugą doszło w rejonie Kołobrzegu, gdzie piloci atakowali cele na

---

<sup>462</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 85.

<sup>463</sup> 25 września 1944 r. do 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego przydzielono ostatnią grupę szkolącą się w Gostomlu. W jej skład wchodził: ppor. pil. Zygmunt Danowski, sierż. pil. Andrzej Jaworski, sierż. pil. Hugo O'Brien de Lacy, sierż. pil. Leon Krępa, por. pil. Aleksander Michnowicz, por. pil. Paweł Obuch, chor. pil. Bogdan Jurezyk, pchor. pil. Krzysztof Donigiewicz, pchor. pil. Aleksander Kozłowski, pchor. pil. Wacław Piekun, pchor. pil. Jan Rudy. Poza pierwszą czwórką wszyscy zostali odesłani do zapasowej jednostki w Zamościu, gdzie zajęli stanowiska instruktorów. K. Sławiński, *Pierwszy myśliwski. Z dziejów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”*, Warszawa 1980, s. 115. <sup>138</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 87.

terenie portu, a także wykryte na wodach przybrzeżnych niemieckie okręty wojenne i statki transportowe. Jeden z ataków przeprowadzonych przez por. Kitajewa okazał się na tyle interesujący, że dowództwo dywizji zdecydowało się przedstawić jego szeroki opis w sprawozdaniu:

*Dnia 9 marca 1945 r. w czasie 17.25 do 17.40 para samolotów Il-2, prowadzący dowódca eskadry por. M. Kitajew, z wysokości od 400 do 100 m wykonywała w 4 zajściach ataki bombowo-szturmowe na statek transportowy z desantem przeciwnika znajdującym się na Morzu Bałtyckim 4 km na północ od portu Kołobrzeg. Ataki na cel wykonywano z wysokości 400 do 100 m pod silnym ogniem artylerii przeciwlotniczej i mało kalibrowej artylerii przeciwlotniczej z okrętów i portu w Kołobrzegu. Umiejętnie manewrując pod ogniem samoloty powróciły bez strat na własne lotnisko. W Wyniku przeprowadzanych ataków, co potwierdziło rozpoznanie wzrokowe i fotograficzne, bomby trafiły w ładownie statku i wywołały pożar. Jak potwierdziły wojska lądowe transportowiec spłonął<sup>138</sup>.*

Niestety, w marcu poważnym problemem polskiej dywizji lotniczej okazały się warunki atmosferyczne. Okazuje się, że miały one negatywny wpływ nie tylko na możliwość wykonania zadań, ale również na możliwości bojowe samolotów, które ze względu na rozmiękły grunt na lotnisku w Mirosławcu nie mogły zabierać pełnego ładunku bomb i amunicji<sup>464</sup>. Pomimo tego dywizja zapisała na swoje konto dość pokaźną ilość zniszczonych celów naziemnych.

Niestety, straty jakie poniosły wchodzące w jej skład jednostki, a zwłaszcza 1 PLM „Warszawa” były bardzo bolesne.

Podsumowując działania 4 MDL w marcu 1945 r., należy stwierdzić, że po raz kolejny jednostka nie zdołała pokazać swoich pełnych możliwości. Po raz kolejny okazało się, że najważniejszym czynnikiem mającym wpływ na działania jednostek lotniczych jest pogoda. I tym razem okazało się, że współdziałanie pułku szturmowego i myśliwskiego jest bardzo utrudnione. Problem sprowadzał się do większych możliwości samolotów Il-2 w lotach bez widoczności, ponadto, piloci wchodzący w skład pułku szturmowego mieli większe doświadczenie w wykonywaniu podobnych zadań niż ich młodsi stażem koledzy z pułku „Warszawa”.

Jeśli chodzi o działalność pułku „Kraków” to niestety, ze względu na niedopatrzenia służb kwatermistrzowskich 16 Armii Lotniczej ograniczyła się ona jedynie do przebazowania jednostki na nowe lotnisko polowe, oraz wykonania jednej serii lotów bojowych nad Kołobrzegiem<sup>465</sup>. Było to poważne marnotrawstwo, gdyż 2 PNB

---

<sup>464</sup> Ibidem.

<sup>465</sup> Brak dostaw zaopatrzenia dla pułku „Kraków” można by tłumaczyć wydłużeniem linii zaopatrzeniowych oraz szybkimi postępami frontu, gdyby nie fakt, że na podobne problemy nie

„Kraków” był jednostką wprost stworzoną do wykonywania lotów bojowych nad oblężonymi twierdzami, takimi jak Kołobrzeg. Na podstawie zachowanej dokumentacji archiwalnej można natomiast wysnuć przypuszczenie iż działania podjęte w rejonie Kołobrzegu, nie były jedynymi zadaniami wykonanymi przez 2 Pułk w marcu 1945 r. Wskazuje na to dość lakoniczny zapis w jednym z załączników do wspomnianego sprawozdania z działalności dywizji w marcu 1945 r. Z dokumentu tego wynika dość jednoznacznie, że 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków” został wykorzystany do bombardowania zatorów lodowych na Wiśle, które zagrażały przeprawom mostowym – możliwe iż chodziło o zbombardowanie zatorów w rejonie Warszawy lub Bydgoszczy <sup>466</sup>. Jak widać jednoznaczna ocena działań 2 PNB „Kraków” w trakcie działań wojennych jest bardzo trudna, gdyż jak to niejednokrotnie podkreślano brak jest dokładnej dokumentacji, pozwalającej na odtworzenie wszystkich aspektów działalności jednostki.

Niestety, oddziały Wojska Polskiego i Armii Czerwonej nie miały okazji przekonać się, jak skutecznym narzędziem prowadzenia walki w mieście może okazać się jednostka nocnych bombowców. Pomimo tego, dowódcy poszczególnych jednostek wojsk lądowych skierowali wiele ciepłych słów pod adresem 4 MDL, na rzecz których działały pułki lotnictwa dziennego:

*Współdziałanie szturmowców z wojskami lądowymi było wzorowe, co niejednokrotnie podkreślał dowódca 1 Armii WP. W dniu 1.3.1945 r. gen. Popławski przesłał na ręce dowódcy 4 MDL telegram następującej treści: „podkreślając wzorowe działania dywizji w pierwszym dniu operacji armii 1.3.1945 r. i wykonanie postawionych przeze mnie zadań, wyrażam całemu stanowi osobowemu dywizji uczestniczącemu w działaniach i Wam osobiście podziękowanie – Popławski” <sup>467</sup>.*

W sprawozdaniu z działalności dywizji duży nacisk położono na dobrą pracę służby łączności, która zapewniała praktycznie nieprzerwany kontakt patrolujących nad celami samolotów z naziemnym Stanowiskiem Dowodzenia. Jak stwierdzili autorzy cytowanego już wielokrotnie dokumentu, dobra łączność pomiędzy samolotami znajdującymi się w powietrzu, a naziemnym SD wykluczyła pomyłkowe ostrzelanie własnych wojsk. Znaczący postęp był spowodowany wprowadzeniem przez dowództwo dywizji nowego systemu łączności, za który odpowiadali kpt. Szandlin i mjr Basow.

---

skarżyły się inne jednostki wchodzące w skład 4 MDL, które pomimo równie częstego przenoszenia z jednego lotniska na drugie regularnie otrzymywały dostawy paliwa, amunicji i bomb.

<sup>466</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 101.

<sup>467</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 87 – 88.

Pierwszy z oficerów znajdował się cały czas przy dowódcy dywizji, podczas gdy drugi, obsługiwał radiostację naprowadzania. Pomędzy Szandlinem, a Basowem utrzymywano łączność telefoniczną<sup>468</sup>. Wysoko należy ocenić także zabezpieczenie nawigacyjne jednostek wchodzących w skład 4 MDL, gdyż pomimo działania w trudnych warunkach atmosferycznych nie doszło do żadnego przypadku utraty orientacji, co jest o tyle ważne, że piloci z poszczególnych pułków zaczęli wykonywać loty także nad otwartym morzem, gdzie trudno o jakiegokolwiek charakterystyczne punkty pomagające w nawigacji.

<b>Tab. 25</b> Natężenie działań bojowych poszczególnych jednostek 4 MDL w m-cu marcu 1945 r. <sup>1</sup>					
<b>Loty dzienne</b>	<b>1 PLM</b>		<b>2 PNB</b>	<b>3 PLSz</b>	<b>4 MDL</b>
Typ samolotu	Jak-1	Jak-9	Po-2	Il-2	
Ilość użytych maszyn	1	8	-	28	37
Wylotów ogółem	1	72	-	161	234
Łączny czas lotów	1 h 10'	95 h 44'	-	184 h 20'	281 h 14'
<b>Loty nocne</b>	<b>1 PLM</b>		<b>2 PNB</b>	<b>3 PLSz</b>	<b>4 MDL</b>
Ilość użytych maszyn	-		20	-	20
Wylotów ogółem	-		20	-	20
Łączny czas lotów	-		44 h 55'	-	44 h 55'
<b>Razem w dywizji</b>	<b>1 PLM</b>		<b>2 PNB</b>	<b>3 PLSz</b>	<b>4 MDL</b>
Ilość użytych maszyn	9		20	28	57
Wylotów ogółem	73		20	161	254
Łączny czas lotów	96 h 54'		44 h 55'	184 h 20'	326 h 9'
<b>Tab. 26</b> Loty bojowe według typów i charakteru zadań w m-cu marcu 1945 r.					
	<b>1 PLM</b>	<b>2 PNB</b>	<b>3 PLSz</b>	<b>4 MDL</b>	
Rozpoznanie	9	-	11	20	
Fotografowanie przedniego skraju obrony npla.	14	-	-	14	
Uderzenie na polu walki	-	20	101	121	
Oslona szturmowców	46	-	-	46	
Uderzenie na statki	-	-	30	30	

<sup>468</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 92.

Starty alarmowe	2	-	-	2
Zadania przerwane ze względu na złe warunki atmosferyczne	-	-	19	19
Wykonano ogółem	73	20	161	254

**Tab. 27** Straty zadane nieprzyjacielowi w m-cu marcu 1945 r.

	1 PLM	2 PNB	3 PLSz	4 MDL
Samochody	-	-	51	51
Statki transportowe	-	-	1	1
Barki transportowe	-	-	4	4
Działa artylerii polowej	-	-	9	9
Baterie moździerz	-	-	6	6
Baterie małokalibrowej artylerii plot.	3	1	10	14
Zburzone składy	-	-	1	1
Zburzone budynki	-	5	6	11
Wywołane eksplozje	-	1	15	16
Wywołane pożary	-	4	40	44
Zniszczone wozy konne	-	-	18	18
Zabito koni	-	-	15	15
Zabito i raniono żołnierzy npla.	60	100	450	610

**Tab. 28** Stan i zmiany sprzętu bojowego 4 MDL w m-cu marcu 1945 r.

Typ	Stan 1 III 1945 r.	Przybyło z remontu	Ubyło do remontu	Straty	%	Stan 1 IV 1945 r.
Jak-1b	34	-	-	-	-	34
Jak-9	12	-	1	2	17	9
II-2	31	-	-	3	9	28
Po-2	38	2	1	-	-	39
Razem	115	2	2	5	26	110

<sup>1)</sup> Tabele 25 – 28 opracowanie własne na podstawie WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 94 – 101.

## *Kierunek Berlin*

W pierwszych dniach kwietnia dla wszystkich żołnierzy walczących na europejskich frontach II Wojny Światowej było jasne, że do zakończenia walk pozostały już tylko tygodnie. Armia niemiecka nie tylko utraciła inicjatywę strategiczną, ale musiała również radzić sobie z coraz poważniejszymi brakami paliwa, amunicji i pogarszającym się morale. Najgorzej przedstawiała się sytuacja oddziałów niemieckich na froncie wschodnim, gdzie trwała walka na śmierć i życie pomiędzy nacierającą Armią Czerwoną, a praktycznie pokonanym Wehrmachem.

Pomimo beznadziejnej sytuacji wojskowej, Niemcy nadal stawiali zacieklej opór. Kluczowe znaczenie dla przebiegu działań wojennych, w ocenie niemieckiego dowództwa miała mieć obrona Berlina, w rejonie którego zaczęto gromadzić nie tylko znaczne siły lotnicze, ale również znaczną ilość materiałów pędnych. Niemcy właśnie podczas walk o stolicę III Rzeszy mieli po raz pierwszy na większą skalę użyć nowoczesnych samolotów bojowych z napędem odrzutowym, a także znacznej ilości myśliwców z napędem tłokowym, których po raz pierwszy od dłuższego czasu udało się zebrać na tyle dużo by aktywność Luftwaffe można było uznać za znaczącą.

Oprócz samolotów myśliwskich i różnego rodzaju „cudownych broni”, Niemcy zgromadzili także znaczną ilość biernych środków obrony przeciwlotniczej. Berlin był celem alianckich nalotów już od dłuższego czasu, z tego względu działające w jego rejonie jednostki lotnicze musiały być przygotowane na pojawienie się licznych stanowisk obrony przeciwlotniczej, korzystających z dział różnego kalibru. Niemcy mieli zamiar wykorzystać również wyrzutnie niekierowanych pocisków przeciwlotniczych, przeznaczonych do zwalczania nisko lecących samolotów, jednakże plany te nie zostały zrealizowane.

W dniu 2 kwietnia 1945 r. jednostki wchodzące w skład dywizji znajdowały się na lotnisku w Mirosławcu. Tego dnia działania bojowe rozpoczęły załogi wchodzące w skład 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego. Prowadzący działania w rejonie Kamienia Pomorskiego i Wyspy Chrzęszczewskiej pilot meldował po jednym z lotów:

*W czasie od 10.15 do 10.30 z wysokości 600 m i lotu koszącego zaobserwowano: wzdłuż całego wybrzeża Bałtyku statków przeciwnika nie ma. Do wyspy Chrzęszczewskiej z południa podpłynął 1 kuter, na wyspie nie widać żadnego ruchu, na wschodnim brzegu wyspy okopy zalano wodą. Ognia artylerii plot. i lotnictwa myśliwskiego przeciwnika nie było* <sup>469</sup>.

---

<sup>469</sup> Z. Bulzacki, op. cit., s. 130.

3 kwietnia piloci z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” kontynuowali działania w rejonie Wyspy Chrzęszczewskiej, gdzie prowadzono rozpoznanie fotograficzne. Lot przebiegał spokojnie – jedynymi śladami obecności Niemców w tym rejonie był ogień prowadzony przez dwie baterie małokalibrowej artylerii przeciwlotniczej. Pociski wystrzelone przez Niemców szczęśliwie omijały maszyny pułku „Warszawa”<sup>470</sup>. Oprócz tego jednostka wykonała jeszcze jeden lot na przechwycenie samolotu przeciwnika w rejonie mirosławieckiego lotniska. Niestety, alarmowy start pary Jaków nie przyniósł spodziewanego rezultatu – niemieckiej maszynie udało się uciec.

4 kwietnia 1945 r. żadna z jednostek wchodzących w skład 4 MDL nie wzięła udziału w działaniach bojowych. Dopiero 5 kwietnia para Iłów dowodzona przez ppor. Kramarczuka przeprowadziła rozpoznanie na odcinku od Kołobrzegu do Dziwnowa. I tym razem wyniki działań lotników nie był zbyt zachęcający. Prawdopodobnie z tego powodu, kilka godzin po powrocie pary ppor. Kramarczuka nad cel skierowano kolejną parę Iłów, tym razem dowodzoną przez ppor. Michajłowa.

*W czasie od 17.15 do 17.25 z wysokości 600 – 100 m zaobserwowano 10 km na północ od Dziwnowa Zachodniego jeden okręt i 3 kutry: 20 km na północ od miejscowości Międzyzdroje jeden duży okręt wojenny, 8 km na północ od Świnoujścia około 14 statków stojących. Ogień artylerii plot., i małokalibrowej artylerii plot., prowadzono z rejonu Dziwnów Zachodni. Lotnictwo myśliwskie przeciwnika nie działało*<sup>471</sup> 6 kwietnia kolejne zadanie nad rejonem Kołobrzeg – Kamień Pomorski wykonali piloci wchodzący w skład 1 PLM „Warszawa”. Niestety prowadzenie działań rozpoznawczych było bardzo trudne ze względu na pogarszające się warunki atmosferyczne, które zmusiły jedną z dwóch, prowadzących rozpoznanie par, do wycofania się z rejonu i powrotu na własne lotnisko. Prawdopodobnie z tego względu następnego dnia wspomniany wcześniej obszar rozpoznawała kolejna para Jaków. Tym razem piloci dotarli aż nad Zalew Szczeciński:

*Zadanie wykonano, przeprowadzono rozpoznanie wzdłuż wybrzeży. W Zatoce Pomorskiej na wysokości miejscowości Ahlbeck około 10 km od brzegu 13 statków dużych rozmiarów, z masztami, bez dymów – prawdopodobnie transportowce. Z Zalewu Szczecińskiego do wyspy Wolin dopływają trzy okręty. Wyspę Chrzęszczewską sfotografowano w*

---

<sup>470</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 57.

<sup>471</sup> Z. Bulzacki, op. cit., s. 131.

*6 zajściach. Przy brzegu w pobliżu Dziwnowa dwa kutry płyną na wschód. Na szosie Kołczewo – Dziwnowo około 13 samochodów*<sup>472</sup>.

Podczas lotu w stronę pilotów z pułku „Warszawa” poszybowały pociski artylerii przeciwlotniczej, której stanowiska znajdowały się w rejonie miejscowości Kołczyn, jednakże skuteczność niemieckich kanonierów pozostawiała sporo do życzenia.

Loty w rejonie Kołobrzeg – Kamień Pomorski kontynuowano także następnego dnia. 8 kwietnia na rozpoznanie wyruszyła kolejna para Jaków, w skład której wchodził por. Bojew i chor. Czownicki. Piloci po powrocie z zadania bojowego zameldowali:

*Zadanie wykonano, wzrokowo rozpoznano wybrzeże od Darłowa do Zalewu Szczecińskiego. Statków nie zauważono. Kamień Pomorski płonie, na lotnisku koło Dziwnowa Zachodniego pracuje około 100 ludzi*<sup>148</sup>.

Tego samego dnia w godzinach popołudniowych piloci z „Warszawy” zostali poderwani na przechwycenie kolejnego niemieckiego samolotu, który zapuścił się aż nad lotnisko w Mirosławcu. I tym razem piloci z pary dyżurnej nie zdołali dopaść niemieckiego samolotu, który zapewne prowadził rozpoznanie w tym rejonie. Był to ostatni lot bojowy wykonany przez jednostki wchodzące w skład 4 Dywizji Lotniczej z lotniska w Mirosławcu. Kolejne zadania bojowe miały być prowadzone już z nowego lotniska, w pobliżu Barnówka.

Piloci 4 Dywizji wspominali lotnisko z którego rozpoczęli działania bojowe w ramach operacji berlińskiej bardzo krytycznie:

*Lotnisko, z którego wyruszyliśmy na Berlin, mieliśmy w miejscowości Berneuchen (po polsku Barnówka). Był tam majątek ziemski, który z całą pewnością należał do rodziny o polskich korzeniach. W oddzielnej bibliotece były dzieła Mickiewicza, Sienkiewicza i Żeromskiego, wszystko po niemiecku. Tych właścicieli już nie było, uciekli. Mieli robotników, którzy mieszkali w barakach, jak to się kiedyś nazywało...*<sup>473</sup>

Podobny opis miejscowości pozostawił Edward Chromy, pilot „warszawskiego” pułku:

*Odszukaliśmy lotnisko na mapie, zapoznaliśmy się z terenem, ustaliliśmy trasę przelotu. Barnówka leży 30 kilometrów na północ od Kostrzyna przy szosie i linii kolejowej do Pyrzyc. Dla zorganizowania węzła lotnisk skierowano do Barnówka kilka baonów obsługi lotnisk i czołówkę techniczną. Jak się dowiedzieliśmy, 1 armia WP posuwała się*

<sup>472</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k.

57. <sup>148</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4,

k. 58.

<sup>473</sup> K. Rutenberg, op. cit., s. 58.



*forsownymi marszami znad Bałtyku do nowego rejonu koncentracji nad Odrą.*

*Przygotowania do przelotu przebiegały sprawnie i szybko. Już w połowie tego dnia cała nasza dywizja znalazła się na nowym lotnisku. Nie wzbudziło ono w nas zachwyty. Był to kawałek wyrównanego grząskiego i wilgotnego pola. Z jednej strony znajdował się spory las, a z drugiej stary cmentarz, pełen kamiennych nagrobków, wiekowych dębów i buków wiecznie oblepionych kraczącymi stadami wron. Widok cmentarza nie nastrajał pogodnie, a niektórzy twierdzili, że to zły znak. Inni po prostu wzruszali ramionami* <sup>474</sup>.

Znacznie bardziej dosadnie o lotnisku Barnówko wypowiedział się Jerzy Nieciengiewicz:

*14 kwietnia pułk został przebazowany do Barnówka, tak się bowiem nazywało nowe lotnisko położone koło Myśliborza. Rano odjeżdża rzut kołowy, a po południu startują samoloty. Dzień jest piękny, słoneczny. Zielone plamy lasów przeplatają się z rudawymi plamami pól i błyszczącymi taflami jezior, który tu nie brakuje. Bez przygód dolatujemy do Myśliborza, dalej lecimy wzdłuż szosy na Dębno. Po kilkunastu minutach lotu nadlatujemy nad Barnówko. Na lotnisku leży biała litera T. Eskadry i klucze kolejno idą do lądowania.*

*Nadchodzi wreszcie moja kolejka. Zataczam krąg, wychodzę na kierunek lądowania, przysmykam gaz i po chwili dotykam ziemi. Koła podskakują na nierównościach pola, a za ogonem samolotu unoszą się tumany kurzu.*

*- Parszywe lotnisko – zauważam po opuszczeniu kabiny* <sup>475</sup>.

Przebazowanie wszystkich jednostek dywizji miało miejsce mniej więcej w tym samym czasie. Pułki docierały do Barnówka przez cały dzień 14 kwietnia <sup>476</sup>. Zgodnie z pierwotnymi przewidywaniami, jako pierwsza polska jednostka wojskowa, działania bojowe miał rozpocząć 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków”, któremu wyznaczono zadanie zbombardowania i ostrzelania wcześniej rozpoznanych niemieckich sztabów <sup>477</sup> w nocy z 15 na 16 kwietnia. Jednostka miała dodatkowo za zadanie przeprowadzenie uderzenia na inne cele, położone w odległości do 12 km od linii frontu <sup>478</sup>. Niestety, plany te zostały pokrzyżowane

---

<sup>474</sup> E. Chromy, op. cit., s. 248 – 249.

<sup>475</sup> J. Nieciengiewicz, *Nocne bombowce*, w: *Final wojny we wspomnieniach lotników*, red. K. Sławiński, Warszawa 1973, s. 41.

<sup>476</sup> E. Chromy op. cit., s. 248 - 249; J. Nieciengiewicz, *To co w pamięci...*, s. 146.

<sup>477</sup> Załogi z pułku „Kraków” miały wykonać uderzenia na godzinę przed rozpoczęciem przygotowania artyleryjskiego. Chodziło o sparaliżowanie przebywających na pierwszej linii frontu jednostek niemieckich. WBH, CAW, sygn. III.4.19, k. 15.

<sup>478</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 44.

przez trudne warunki atmosferyczne, które uniemożliwiły pułkowi przystąpienie do działań bojowych.

W tej sytuacji palma pierwszeństwa przypadła 1 i 3 pułkowi. Jednostki te w dniu 16 kwietnia ruszyły do walki z Niemcami nad obszarami atakowanymi przez oddziały 1 Armii Wojska Polskiego. 1 PLM w godzinach 12.50 – 13.50 osłaniał dwie grupy (każda złożona z 4 szturmowców II-2) dowodzone przez ppor. Dawidjana i ppor. Kitajewa. Grupami zapewniającymi osłonę szturmowcom dowodzili por. Gabis i mjr. Bujewicz. Druga grupa, dowodzona przez mjr. Bujewicza podczas lotu do celu dostrzegła samotny niemiecki myśliwiec Bf 109, który lecąc kursem 350° pojawił się w rejonie działań szturmowców. Niemiec widząc, że przeciwnik dysponuje znaczącą przewagą, zdecydowanie wycofał się z pola walki. W trakcie lotu od grupy oderwało się dwóch mniej doświadczonych pilotów „Warszawy”, ale obaj lotnicy szczęśliwie powrócili na lotnisko w Barnówku.

Niestety wykonywanie kolejnych zadań bojowych okazało się dość problematyczne ze względu na trudne warunki atmosferyczne. Pomimo dość późnej pory, utrzymywała się gęsta mgła, która zniknęła dopiero w godzinach popołudniowych. Trudne warunki atmosferyczne nie przeszkodziły jednak w powrocie do Barnówka. Następne loty przeprowadzono dopiero w godzinach wieczornych. Piloci pułku „Warszawa” przez cały dzień prowadzili loty rozpoznawcze w rejonie Angermünde – Jachimsthal – Eberswalde, Trampe - Wrizen – Neulewin oraz Vierraden – Greiffenberg – Angermünde. Ostatnia para działająca między 19.50, a 20.37 przeprowadziła rozpoznanie przedniego skraju niemieckiej obrony na linii Cedynia - Friedland . W ich trakcie ppor. Bobrowskiemu i chor. Żurawskiemu udało się napotkać na parę niemieckich myśliwców, które podczas patrolu w rejonie Eberwalde wdały się w walkę powietrzną z Polakami. Niestety i tym razem szczęście nie uśmiechnęło się do „Warszawiaków”, którzy po zakończeniu starcia wylądowali na lotnisku Lisów położonym niedaleko Frankfurtu nad Odrą. Kolejna para wdała się w walkę z czterema Fw 190, ale i tym razem potyczki nie udało się rozstrzygnąć. Piloci musieli jednak poczekać na swoje pierwsze zestrzelenie jeszcze kilka dni.

Działania jednostek wchodzących w skład dywizji koncentrowały się w rejonie Neurüdnitz <sup>479</sup> i prawdopodobnie Altreetz <sup>480</sup>. Ogółem w ciągu dnia 3 PLSz wykonał 10 samolotolotów, w tym 4 przerwane ze względu

---

<sup>479</sup> C. Krzemiński, *Lotnictwo polskie w operacji berlińskiej. Działania bojowe lotnictwa polskiego w operacji berlińskiej ze szczególnym uwzględnieniem z 1 armią WP (16.04 – 4.05.1945r.)*, Warszawa 1970, s. 104.

<sup>480</sup> Teza ta została odrzucona min., przez Czesława Krzemińskiego, który powołuje się na dokumentację archiwalną. Informacje zawarte w przytoczonych dokumentach w zasadzie pokrywają się ze stwierdzeniami zawartymi w pracy Krzemińskiego. Ibidem; WBH, CAW, sygn. III.270.3, k. 73; WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 45.

na trudne warunki atmosferyczne, dodatkowo wykonano także 2 loty podczas których piloci mieli za zadanie przeprowadzić rozpoznanie pogody. Ponadto jednostka przeprowadziła także kilka uderzeń na niemieckie cele. W ich trakcie łupem szturmowców padło 10 samochodów, 1 bateria artylerii polowej oraz szacunkowo około 30 żołnierzy i oficerów niemieckich<sup>481</sup>.

17 kwietnia, po zmroku, do działań bojowych przystąpiły załogi z pułku „Kraków”. Jeden z pilotów pułku wspominał swoje pierwsze akcje bojowe przeciwko Niemcom podczas operacji berlińskiej w następujący sposób:

*Dopiero 17 wystartowaliśmy za Odrę. Cel: Bad Frienwalde. Start odbył się dość późno, a mieliśmy wykonać kilka lotów, bo nad Alte Oder (starą Odrą) natarcie naszych wojsk zatrzymało się. Przeprawy broniło zgrupowane w zawczasu przygotowanych umocnieniach, duże skupisko artylerii. Dobry cel. Jak się trafi, to widać, bo zawsze wybucha amunicja, która dodatkowo niszczy sprzęt i ludzi.*

*Przelatujemy Odrę już na wysokości 1200 m. Widać ją dokładnie, błyszczą, a za rzeką, aż do starej Odry, masa wybuchów. Gdzie ta linia frontu? Trzeba bardzo uważać, aby znaleźć cel i nie trafić w swoich. Jest wreszcie stara Odra i od razu wiadomo, gdzie cel. Wojska naziemne, piechota, pociskami smugowymi pokazuje, gdzie mamy zrzucić bomby. Są to tym razem bomby po 100 kg, najcięższe jakimi dotąd częstowaliśmy fryców. Olek naprowadza, przymierza się i... bomby poszły. Natychmiast zawracam, by spieszyć po nowy ładunek. Olek strzela i melduje: „Są wybuchy, trzy i jeszcze dwa”. Albo myśmy trafili w amunicję, albo nasza artyleria. Nie ważne kto, istotne, że o tyle pocisków mniej będą mieli hitlerowcy. Mniej będą mogli wystrzelić w naszych żołnierzy<sup>482</sup>.*

Tej nocy 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków” wykonywał po kilka serii lotów. Powroty z zadań bojowych były mocno utrudnione, ze względu na złudzenia optyczne, które utrudniały korzystanie z latarni lotniskowej, która pozwalała powracającym z zadania pilotom na bezpieczne lądowanie. Jerzy Nieciengiewicz wspominał:

*Dolatujemy do lotniska. Świeci reflektor. Widać światła lądowania. Podchodzę. Utrzymuję właściwy kąt podejścia, ale samolot czemuś się rozpędza. Nie wiem, jaka przyczyna. Powtarzam podejście jeszcze raz. Odchodzę trochę dalej, przymykam gaz i znów coś jest nie tak. Aby utrzymać właściwy kąt podejścia, muszę podusić samolot, a więc zwiększyć prędkość. Szarpnię gwałtownie nogami, stwarzając male ślizgi. Pomaga. Ląduję, ale i tak za literą „T”. Myślę, będzie jakaś uwaga. Tymczasem nie. Podchodzi zastępca dowódcy pułku i mówi, że i tak*

---

<sup>481</sup> Ibidem.

<sup>482</sup> J. Nieciengiewicz, *To co w pamięci...*, s. 146 – 147.

*dobrze wylądowałem, bo za drugim razem. Nie rozumiem, o co chodzi, czemu chwali, a nie gani. Wyjaśnia:*

*- Lotnisko jest pokryte warstwą drobnego piasku, kurz poderwany powietrzem przez samoloty unosi się i załamuje światło, stąd złudzenie. Wydaje się, że rozpoczyna się manewr we właściwym miejscu, a tymczasem jest to za blisko i stąd kłopoty z właściwym obliczeniem do lądowania. Trzeba dalej odchodzić* <sup>483</sup>.

Podczas pierwszej nocy działań bojowych na kierunku berlińskim, personel jednostki zdecydował się na powetowanie sobie wszystkich dotychczasowych przerw w działaniach bojowych i prowadził działania bojowe aż do wczesnych godzin porannych. Ostatnie loty kończyły się już w świetle dnia, co było poważnym zagrożeniem dla pilotów. Członkowie jednej z załóg wspominali, że już podczas powrotu na lotnisko w Barnówku piloci dostrzegli kilka szybko zbliżających się samolotów, które zidentyfikowali jako niemieckie. Gdy załoga już pożegnała się z życiem i czekała na najgorsze w powietrzu pojawiły się dwie pary radzieckich Jaków <sup>484</sup>. Lotnikom udało się szczęśliwie wrócić do Barnówka.

Dużo lotów bojowych zapisano na konto pułków lotnictwa dziennego również w dniu 18 kwietnia. Głównym zadaniem jednostek lotniczych wchodzących w skład 4 MDL było zapewnienie wsparcia powietrznego jednostkom „ludowego” Wojska Polskiego. Z tego względu od godziny 8.08 piloci 1 PLM „Warszawa” osłaniali samoloty szturmowe Il-2 z 3 PLSz, których zadanie polegało na prowadzeniu uderzeń bombowych i szturmowych. Ogółem w dniu 18 kwietnia pułk „Warszawa” siedemnastokrotnie osłaniał kolegów z 3 Pułku. Oprócz tego piloci pułku myśliwskiego zajmowali się także zapewnieniem osłony powietrznej samotnemu samolotowi transportowemu Li-2, który w godzinach przedpołudniowych opuścił lotnisko w Barnówku i udał się do Poznania. Na pokładzie samolotu znajdował się naczelnny dowódca „ludowego” Wojska Polskiego, gen. broni Michał Rola – Żymierski. Dodatkowo dziewięć par przeprowadziło loty rozpoznawcze.

Podczas wykonanych tego dnia lotów, doszło do dwóch spotkań z niemieckimi lotnikami. Podczas pierwszego, cztery Fw 190, podjęły próbę zaatakowania eskortowanych przez „warszawiaków” szturmowców, jednakże zdecydowana postawa polskich pilotów, dowodzonych przez kpt. pil. Bojewa pokrzyżowała plany Niemców. Drugi raz do spotkania z grupą Fw 190 doszło również podczas lotu

---

<sup>483</sup> Ibidem, s. 147.

<sup>484</sup> Takie odczucia towarzyszyły załodze, co zostało ujęte we wspomnieniach jednego z uczestników lotu. W rzeczywistości, zestrzelenie Po-2 mogło okazać się dość trudnym zadaniem, ze względu na dużą zwrotność radzieckiej maszyny. Ibidem, s. 147 – 148.

wykonywanego przez czwórkę Jaków dowodzonych przez kpt. Bojewa – i tym razem walka powietrzna stoczona przez pilotów z „Warszawy” nie przyniosła upragnionego rezultatu <sup>485</sup>.

Piloci tej jednostki wykonali w ciągu całego dnia 67 samolotolotów. W ich trakcie łupem szturmowców padło 20 dział artylerii polowej, 2 baterie moździerzy, 88 samochodów, 3 czołgi, 3 transportery opancerzone, 8 wozów, 1 parowóz, 4 wagony kolejowe, 21 obezwładnionych punktów artylerii plot., 10 wywołanych pożarów, 9 eksplozji oraz 400 zabitych i rannych żołnierzy nieprzyjaciela. Niemcom nie udało się zestrzelić żadnej z maszyn należących do pułku <sup>486</sup>.

Niestety, niemożliwe jest odtworzenie działań prowadzonych przez 2 PNB „Kraków”. Na podstawie nielicznych publikacji, wiadomo jedynie, że jednostka ta wykonała w nocy z 18 na 19 kwietnia 26 samolotolotów <sup>487</sup>. Żołnierze pułku wspominali te wydarzenia:

*W ciągu dnia dowieziono bomby i paliwo, a wieczorem 18 przyszedł rozkaz wykonania maksymalnej liczby lotów celem przelamania obrony hitlerowców na kierunku natarcia 3. DP na północ od miejscowości Wriezen.*

*Były tam dwa cele dość blisko siebie położone, które należało zbombardować. Ustalono, że samoloty będą startowały co jedną minutę, a po zbombardowaniu dowolnego celu, wskazanego pociskami oświetlającymi przez naziemne wojska atakujące, będą odchodzić z danego celu z numerami nieparzystymi w lewo, a z parzystymi w prawo. To dla większego bezpieczeństwa, by nie spowodować kolizji w powietrzu.*

*Zadanie brzmiało: Wykonać maksymalną liczbę lotów. Policzyliśmy z Olkiem odległość. Wynosiła 55 km, a więc można wykonać dwa loty bez uzupełnienia paliwa przy starcie z pełnym zbiornikiem i jeszcze zostanie na dobre pół godziny po drugim przylocie. Nie było to w 100% zgodne z instrukcją, bo zbyt mało paliwa zostawało po drugim locie na ewentualne oczekiwanie nad lotniskiem, lub w razie konieczności odejścia na zapasowe lotnisko, ale trzeba wierzyć w szczęście.*

*Dogadałem się z Borodawkinem, że dopiero po podgrzaniu i sprawdzeniu silnika uzupełni paliwo do pełnego zbiornika, a ja już nie będę sprawdzał go przed startem, zawsze trochę więcej litrów w baku będzie.*

*Uzgodniłem również z naszymi specjalistami od uzbrojenia, że po przylocie z pierwszego lotu natychmiast podwieszę mi nowe bomby. Przy sprawnej organizacji można na ziemi być tylko 20 – 25 minut.*

<sup>485</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 59 – 62.

<sup>486</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 46.

<sup>487</sup> C. Krzemiński, op. cit., s. 117.

*Ponownie uzupełnianie paliwa do pełna mieliśmy wykonać po drugim locie, tak że na pewno powinniśmy wykonać cztery loty. W duchu myślałem: a może i pięć?*

*Ustaliliśmy z Olkiem, że będziemy tym razem bombardować z lotu poziomego, co prawda silnik będzie słycać, ale przy tej ilości strzałów z obu stron nie będzie to zbyt groźne, a w powrotnej drodze nie będziemy nabierali wysokości, tylko będziemy schodzić z wysokości bez redukcji gazu. Będziemy mieli większą prędkość. Olek sprowadził w tablicach bombardierskich dane, wynotował je na kartce i byliśmy gotowi.*

*Tak przygotowani czekaliśmy, uspokajając nerwy papierosem, na naszą kolejkę startu. Wreszcie nadeszła. W lekkim pyłe spowodowanym startem poprzednich samolotów wykonuję start i od razu bez okrążenia przyjmuję kurs 272 stopnie. Wchodzę na wysokość. Widzialność dobra, gwiazd ani księżycy nie widać. Po około 20 minutach przed nami na horyzoncie wybuchy pocisków. Zbliżamy się do rejonu walki.*

*Mijamy Odrę między Siekierkami a Gozdowicami. Dolatujemy do starej Odry. Z ziemi pokazują nam pociskami świetlnymi cel. Tam już widać wybuchy bomb poprzedniego samolotu. Olek zwalnia bomby, a ja natychmiast lewym skrętem, bo samolot ma numer 25, nieparzysty, przyjmuję kurs powrotny 092 stopnie i zaczynam powoli schodzić. Rozpędzam samolot do 150 km/godz. i tak utrzymuję. Olek melduje jak zwykle: Bomby w celu. Wierzę mu. Dziś nie strzela ze Szkasa. Na linii lotu pocisków może znajdować się inny nasz samolot. Już widać reflektor lotniska.*

*Uważam, by nie popełnić błędu z poprzedniego dnia i odchodzę dalej, wykonując teoretycznie dłuższe podejście. Lądujemy. Borodawkin nas spotyka i doprowadza do miejsca postoju, a po wyłączeniu silnika melduje, że jesteśmy pierwszym samolotem z naszej 3. eskadry, który wylądował. Dobrze. Tak planowaliśmy. Jak będzie Tyszkiewicz miał pretensje, to dopiero po lotach, nie teraz bo nie zdąży. Olek biegnie na punkt dowodzenia z meldunkiem, ja zaś pilnuję podwieszania bomb.*

*Mam jeszcze chwilę czasu. Zapraszam mechaników na papierosa, nawet nie dopalam. Wsiadam do samolotu i przygotowuję się do zapuszczenia silnika. Kołujemy na start i po uzyskaniu zgody ponownie kierujemy się nad cel.*

*Drugi lot nie różnił się od poprzedniego. Po wylądowaniu, w trakcie nabierania paliwa, podwieszono nam bomby. Byłem ciekaw, ile zostało palowa. Okazało się, że na godzinę lotu. Dobrze. Jakby były pretensje, że po pierwszym locie nie uzupełniliśmy paliwa, to byłyby bezpodstawne. Tyle trzeba było mieć nad lotniskiem.*

*Po trzecim locie okazało się, że na czwarty polecimy jako pierwsi z pułku. W głowie zaświtała mi myśl: A może uda się wykonać i piąty lot? Przy powrocie patrzę na zegarek. Nie, nie uda się. Wracalibyśmy za*

*dnia. I może znów spotkalibyśmy myśliwce, tym razem może nie tak szczęśliwie, jak poprzednio. I tak dobrze. Cztery loty, to 24 bomby, 1200 kilogramów bomb. Na jeden samolot Po-2 na jedną noc wystarczy*<sup>488</sup>.

Jak widać, wszystkie jednostki wchodzące w skład 4 MDL podejmowały starania by każdego dnia wykonać jak najwięcej lotów bojowych. Duże dla planowania działań bojowych podejmowanych przez 4 MDL miały również działania wojsk naziemnych. Już w trzecim dniu działań zaczęto poważnie myśleć o poszukaniu nowego lądowiska dla 2 PNB, tak by wchodzące w jego skład załogi miały do pokonania krótszą drogę podczas lotu nad cel. Równie intensywne działały inne jednostki podporządkowane 16 Armii Lotniczej, które tylko w pierwszych dwóch dniach działań bojowych wykonały łącznie 7919 samolotolotów<sup>489</sup>. Głównym celem sowieckiego lotnictwa, było niemieckie zaplecze, przeciwko któremu działała większość jednostek bombowych podporządkowanych dowództwu 16 Armii, tylko 3 Korpus Lotnictwa Bombowego w ciągu pierwszych dwóch dni działań na kierunku berlińskim zrzucił 145 ton bomb różnych kalibrów.

19 kwietnia działania bojowe prowadziły praktycznie wszystkie jednostki 4 MDL. Jako pierwszy, w godzinach porannych (7.25 – 7.50) na rozpoznanie pogody w rejonie pierwszej linii frontu wyleciał kpt. Biełozierow. Po jego powrocie z lotniska w Barnówku rozpoczęły się loty na osłonę Iłów z 3 PLSz. W sumie wykonano dziesięć lotów, podczas których na jeden osłaniany szturmowiec przypadał jeden myśliwiec z pułku „Warszawa”. Niestety, o ile dysponujemy dość dokładną dokumentacją dotyczącą działań 1 PLM, o tyle kolejny meldunek bojowy złożony przez 3 PLSz dotyczy dopiero 20 kwietnia. Na podstawie dokumentacji 1 PLM możemy jednak dość dokładnie stwierdzić, że szturmowce prowadziły tego dnia uderzenia w rejonie Bad Freienwalde, oraz LBS<sup>490</sup> wojsk polskich i niemieckich.

Dodatkowo 1 PLM „Warszawa” prowadził bardzo intensywne działania rozpoznawcze, które koncentrowały się w rejonie Trampe – Biesenthal – Steinbeck – Angermünde – Joachimstahl – Vierraden – Greiffenberg – Eberswalde – Oderberg – Biesenthal – Heckelberg. Podczas wykonanych tego dnia lotów, polska jednostka po raz pierwszy w swojej historii mogła zapisać na swoje konto zestrzelenie samolotów nieprzyjaciela. Jak wynika z meldunków<sup>491</sup>, tego dnia zestrzelono 3 niemieckie myśliwce Fw 190, jednakże do trzech wymienionych

<sup>488</sup> J. Nieciengiewicz, *To co w pamięci...*, s. 148 – 150.

<sup>489</sup> C. Krzemiński, op. cit., s. 118.

<sup>490</sup> Linii Bojowej Styczności. Termin ten pojawia się często w meldunkach bojowych dotyczących ostatniego okresu wojny.

<sup>491</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 64 – 66.

zestrzeleń dopisano jeszcze dwa zwycięstwa odniesione przez kpt. Bojewa i por. Szyrokuna,<sup>492</sup>. Pozostałe zestrzelenia przypadły ppor. Kalinowskiemu, Bobrowskiemu i Kozakowi. Inaczej przebieg działań pułku w dniu 19 kwietnia opisywały prace wydane w okresie PRL, w których pilotom „Warszawy” zaliczono 4 zwycięstwa<sup>493</sup>. Trzeba uczciwie przyznać, że solidniejsze podstawy źródłowe ma... pochodzące z lat 70., opracowanie autorstwa Czesława Krzemińskiego.

Co najmniej jedna z maszyn niemieckich, zestrzelona przez ppor. Kalinowskiego została strącona w nad wyraz nie sprzyjających polskim pilotom okolicznościach. Świadek tych wydarzeń, ppor. Chromy wspominał:

*Lecimy z zadaniem wykonania ważnego rozpoznania, dlatego też powinniśmy unikać walki. Przewaga Niemców jest trzykrotna. Może się to skończyć tym, że ani im strat nie zadamy, ani nie dostarczymy wiadomości dowódcy armii. W obecnej sytuacji możemy ich wyminąć bokiem. Kalinowski nawet nie zdążył zameldować „Prospektowi” o spotkanych Niemcach, a już usłyszeliśmy w słuchawkach dobrze nam znany głos majora Basowa.*

*- Para Kalinowskiego! Atakować wykryte samoloty. Lecą na bombardowanie naszych oddziałów!*

*Nie mamy się więc nad czym zastanawiać. Wszystko to trwało bardzo krótko, nie więcej niż kilka sekund. Prędkość zbliżania obu zespołów jest olbrzymia. Obaj z Wiktorem jak na komendę wykonujemy skręt bojowy przez plecy, suniemy w dół, by przeciąć drogę Niemcom lecącym kursem około 120 stopni. Jeżeli Focke Wulfy lecą na bombardowanie, muszą być obładowane bombami i mało zwrotne, i to są jedyne nasze atuty. Niemcy jakby nas ignorowali, lecą dalej tym samym kursem. Zbliżamy się do nich i robi mi się zimno. Gdybym miał czas, to bym przetrzał oczy. Niemców jest nie sześciu, lecz osiemnastu. Lecą trzema grupami po sześć myśliwców.*

*- Przed nami osiemnaście „fok” – woła nieco niepewnie Kalinowski.*

*- Atakować! – powtarza Basow.*

*Nie ma już czasu na rozważania. Pierwszą szóstkę mamy już przed sobą. Łapiemy w celowniki dwóch prawoskrzydłowych Niemców i walimy w nich długimi seriami. Po chwili przenosimy ogień na pozostałe samoloty. Musimy rozbić przynajmniej tę pierwszą szóstkę. Nie dopuścić ich do celu. A co potem będzie, strach pomyśleć. Nasz szaleńczy atak*

---

<sup>492</sup> W. Zmysłony, *1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”*, [dostęp 12 V 2019] <http://www.polishairforce.pl/1plmstraty.html>.

<sup>493</sup> C. Krzemiński, op. cit., s. 122.



*zaskakuje Niemców. Pośpiesznie wyrzucają bomby. Rozumiemy, o co im chodzi. Chcą jak najszybciej pozbyć się balastu i nawiązać z nami walkę.*

*- Dostał! – wrzeszczy Kalinowski.*

*Tak, to prawda. Jeden z Focke Wulfów wylamuje się z szyku i ślizgiem idzie do ziemi, ciągnąc za sobą długi ogon czarnego dymu. Nie mamy czasu na obserwację, przed nami następna szóstka Niemców. Na pełnej prędkości skręcamy w prawo, ciągnąc w górę. Siła odśrodkowa wgniata mnie w fotel, ręka na drążku staje się ciężka jak ołów, w skroniach mi łupie, przed oczyma robi się ciemno. Niemcy są już przed nami. Nie celując, walimy seriami w środek zespołu. Idziemy wprost na nich, łeb w łeb. Przeciwnicy nie wytrzymują nerwowo. Szyk pęka, Focke Wulfy pryskają na wszystkie strony. Kilka gwałtownie nurkuje w stronę ziemi, dwa wyrwywają w górę, a jeden wali wprost na mnie. Mijamy się tak blisko, że omal anteną nie zawadzam o jego błękitny brzuch. Cudem unikam zderzenia.*

*Wariat! – myślę o Niemców, nie zastanawiając się, że taki sam osąd może on mieć o mnie. Wiry powietrzne, powstałe za Focke Wulfem, wstrząsają moim Jakiem. Ledwo się z nich wydostałem, znalazłem się w rojowisku niemieckich myśliwców. Widocznie wszystkie polują na nasze dwa samotne Jaki. Usiłuję złapać któregoś z Niemców w celownik, uważając jednocześnie, aby drugi nie wlał mi na ogon. Gdzie jest Kalinowski? Nie widzę go. Czyżby go zestrzelili? Czyżbym został w powietrzu sam przeciwko chmarze Niemców? Tę krótką chwilę nieuwagi omal nie przypłaciłem życiem. Obok samolotu ukazują się szare smugi, a jednocześnie słyszę głos Wiktora:*

*- Edek, uważaj! Masz „fokę” na ogonie!*

*Odruchowo wykonuję unik. Drążek do przodu i na burę, orczyk w lewo. Samolot wykonuje półwywrót na skrzydło. W samą porę. Nade mną przemyka Focke Wulf, a tuż za nim sylwetka Jaka z białoczerwonymi szachownicami. To Wiktor! Ciągnę w górę i napataczam się na „fokę”. Niemiec mnie nie widzi. Mam go już w celowniku. Czarny krzyż idealnie siedzi na jego kadłubie. Naciskam spust. Niemiec obrywa, lecają kawałki blachy. Ucieka jednak z celownika. Skręcam gwałtownie w lewo, by wejść mu na ogon. Niestety, wielka prędkość wyrzuca mój samolot na duży łuk. Szkop wykorzystuje ten moment i pionowo idzie do ziemi. Rozglądam się wokół, by zorientować się, jaka jest sytuacja. Dębię ze zdziwienia. W powietrzu nikogo nie ma. Ani Wiktora, ani Niemców. Zataczam krąg i wołam przez radio:*

*- Wiktor, gdzie jesteś!*

*Jest! Samolot Kalinowskiego wyskakuje zza spiętrzonych góry cumulusa, jedyne świadka naszej batalii. Dołączam do Wiktora<sup>494</sup>.*

---

<sup>494</sup> E. Chromy, op. cit., s. 274 – 277.

Relacja ta jest obecnie często podważana przez współczesnych badaczy, jednakże należy podkreślić, iż dokumentacja archiwalna dość jednoznacznie stwierdza, że w potyczce stoczonej przez parę Kalinowski – Chromy wzięło udział co najmniej 12 samolotów Fw 190, które stanowiły poważne zagrożenie dla pary polskich Jaków.

W nocy z 19 na 20 kwietnia 1945 r., 2 PNB, ze względu na złe warunki atmosferyczne nie wykonywał lotów bojowych. Dopiero w kolejnych dniach jednostka powróciła do wykonywania zadań nad frontem. 20 kwietnia działały, i to dość aktywnie, 1 i 3 Pułk.

Tradycyjnie już głównym zadaniem 1 Pułku pozostawała osłona szturmowców z 3 PLSz, który tylko 20 kwietnia wykonał 29 samolotolotów, w łącznym czasie 27 godzin i 20 minut. Podczas działań bojowych na konto pilotów pułku zapisano 2 działa artylerii polowej, 31 wozów konnych, 31 samochodów, 1 parowóz, 5 wagonów kolejowych, a także obezwładnienie 6 punktów ogniowych artylerii plot., wywołanie 2 pożarów oraz zabicie i ranienie 110 żołnierzy nieprzyjaciela <sup>495</sup>. Niestety, przy tej okazji pułk poniósł również straty w ludziach i sprzęcie.

*Z zadania bojowego nie powróciła załoga – chor. Anatol Kolesznikow i strzelec pokładowy kpr. Piotr Beneda. Samolot trafiony pociskiem artylerii plot. Sytuacja załogi i miejsce lądowania nie znane, prawdopodobnie zdolali dociągnąć na własne terytorium. Samolot ppor. Anatola Michajłowa, (strzelec pokładowy sierż. Gorolow) trafiony pociskiem artylerii plot. Według meldunku strzelca pokładowego z tej grupy samolot lądował w rejonie Schoenholtz. Według meldunku myśliwców osłony przeleciał przez linię frontu i spadł w rejonie kanału Alte Oder na wschód od Bad Freienwalde <sup>496</sup>.*

Niestety, spośród wymienionych w meldunku lotników, tylko ppor. Michajłow przeżył starcie z niemiecką artylerią przeciwlotniczą.

Tymczasem piloci 1 pułku „Warszawa” kontynuowali działania eskortowe i rozpoznawcze. Tego dnia pułk sześciokrotnie osłaniał szturmowce, a także wykonał dwanaście lotów na rozpoznanie fotograficzne do rejonu Trampe – Biesenthal – Steinbeck – Angermünde – Joachimstahl – Vierraden – Finowfurt – Heckelberg – Greiffenberg – Eberswalde. Dodatkowo pięć par zabezpieczało przeprawę własnych oddziałów przez kanał na Starej Odrze. W ciągu całego dnia przeciwnik kierował do rejonu walk wiele grup samolotów myśliwsko – bombowych Fw 190. Niestety, mimo iż piloci pułku stoczyli tego dnia wiele walk powietrznych, tylko chor. Stefanowi Łazarowi udało się

---

<sup>495</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 47.

<sup>496</sup> Ibidem.

celnie ostrzelać jedną z nieprzyjacielskich maszyn, którą zaliczono mu jako uszkodzoną. Niestety, 20 kwietnia zapisał się w historii „ludowego” lotnictwa jako nad wyraz smutny dzień, głównie ze względu na tragiczną śmierć chor. pil. Romana Wierzchnickiego, który zginął w godzinach porannych, podczas startu na zadanie rozpoznawcze<sup>497</sup>.

21 kwietnia pułk ze względu na złą pogodę nie wykonywał żadnych działań bojowych<sup>498</sup>. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można przypuszczać, że również 3 Pułk pozostał na ziemi i czekał na poprawę pogody. Trudne warunki atmosferyczne okazały się jednak nad wyraz sprzyjające dla działań 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”, który tego dnia przebazowano na nowe lotnisko polowe w miejscowości Heckelberg. Miejscowość ta znajdowała się w bezpośredniej bliskości frontu – w nocy z 20 na 21 Heckelberg został zajęty przez oddziały 1 Armii Wojska Polskiego, w tym również przez czołówkę lotniczych oddziałów tyłowych, która przystąpiła do zabezpieczenia miejsca na lotnisko<sup>499</sup>. Przybycie pułku na nowe miejsce postoju po latach wspominał jeden z pilotów:

*21 kwietnia od rana leje. Podstawa chmur około stu metrów. Obie strony nie prowadzą żadnych działań lotniczych. Około godziny 17.00 oficer służbowy zawiadamia o zarządzonej na stanowisku dowodzenia odprawie. Pakujemy się na ciężarówkę i jedziemy na lotnisko. Pogoda nieco się poprawiła, ale nie na tyle, by można było działać.*

*Na lotnisku zauważamy ruch koło naszych samolotów. Mechanicy czynią wyraźne przygotowania do lotów. Spoglądamy w niebo. Nic się nie zmieniło, chmury wiszą na sto pięćdziesiąt metrów, siąpi deszcz.*

*W ziemiance zastajemy Worobiowa w otoczeniu sztabu pułku. Kapitan chodzi energicznymi kromami wzdłuż stołu. Gdy szef sztabu zameldował, że wszyscy już są na miejscu, zatrzymał i wyrzucił z siebie:*

*- Godzinę temu wróciłem ze sztabu armii, gdzie meldowałem się u dowódcy lotnictwa.*

*Dopiero teraz dowiadujemy się, że na froncie przebywa dowódca lotnictwa, który osobiście kieruje działaniami polskiego lotnictwa.*

*- General Polynin – ciągnie dalej Worobiow – upoważnił mnie do podejmowania decyzji przebazowania pułku i tym samym do wyboru lądowisk. W związku z tym zadecydowałem o przebazowaniu w dniu dzisiejszym na nowe lotnisko Heckelberg.*

*Heckelberg, spora wioska, leżała na skrzyżowaniu dwóch szos, w odległości około dwudziestu kilometrów od frontu. Miejscowość ta została zajęta przez nasze wojska wczoraj wieczorem, a dziś rano*

---

<sup>497</sup> C. Krzemiński, op. cit., s. 130.

<sup>498</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.23, k. 31.

<sup>499</sup> C. Krzemiński, op. cit., s. 134.

przybyła tam tzw. operacyjna grupa lotniskowa, stwierdzając w rejonie Heckelbergu obecność kilku poniemieckich lotnisk. Mamy się przebazować na jedno z nich, położone pomiędzy Heckelbergiem i małą wioską Neu Büstrow.

W godzinę po odprawie jesteśmy gotowi do startu. Część rzutu kołowego już opuściła Barnówko, za chwilę odleci rzut powietrzny. Ustawiamy się na starcie. W dalszym ciągu siąpi deszcz. Iły i jaki przykryte pokrowcami stoją nieruchome w lesie.

Na nowe lotnisko lecimy na wysokości stu metrów, tuż pod chmurami. Nieustannie pada deszcz. Lecimy bez osłony. W tym wypadku nie obawiamy się niemieckich myśliwców. Przy tej pogodzie nie są w stanie zaatakować nas ani z dołu, ani z góry. Na wszelki jednak wypadek strzelcy rozglądają się na wszystkie strony, chodzą bowiem wieści, że niemieckie myśliwce mają urządzenia, które pozwalają działać im w ciężkich warunkach atmosferycznych.

Po czterdziestu minutach lotu docieramy do Heckelbergu. Miejsowość zapchana jest taborami. Odnajdujemy lotnisko i okrążamy je na małej wysokości. Nie ma wątpliwości, że ktoś tu „pracował”. Pole wzlotów jest pełne lei, a na poboczach leżą wraki hitlerowskich maszyn. Leje zasypane są piaskiem czy też gliniastą glebą. Biała litera T zaprasza do lądowania. Krążąc wokół lotniska obserwuję lądujące samoloty. Widzę wyraźnie, jak każdy z moich poprzedników stara się lądować pomiędzy zasypnymi lejami, widocznie nie wierzy, by zostały one dokładnie ubite. Wchodzę na kierunek lądowania i siadam na minimalnej prędkości. Na lotnisku jest już Worobiov, wymyśla jakiemś mocno już starszemu kapitanowi. Ma niewątpliwie rację, leje są zasypane byle jak, lotnisko pełne błota, a jutro rano mają tu lądować szturmowce i myśliwce. Wściekły Worobiov zapowiada, że jutro wyniesiemy się stąd k'czortu na lotnisko, które sami rozpoznamy, a na razie każe zawiadomić sztab dywizji, by broń Boże jutro nie przylatywały tu pozostałe samoloty. Nie ma mowy, by z tego lotniska można było startować i lądować w nocy. Nie usiądzie tu bezkolizyjnie żaden cięższy samolot<sup>500</sup>.

Wobec nieudanego przebazowania, dowództwo pułku w godzinach porannych 22 kwietnia nakazało przeprowadzenie rozpoznania terenu, które wykazało, że w pobliżu w miejscowości Burnow, znajduje się nadające dla potrzeb nocnych bombowców lotnisko. Niestety, pierwsze zadanie bojowe z lotniska w Burnow 2 Pułk wykonał dopiero 26 kwietnia. Wynikało to w znacznej mierze z trudnych warunków atmosferycznych, które uległy utrzymywały się przez cały okres operacji berlińskiej.

---

<sup>500</sup> J. Nieciengiewicz, *Nocne bombowce...*, s. 49 – 51.

Na lotnisku w Barnówku również 22 kwietnia panował spokój – samoloty myśliwskie z 1 PLM nie oderwały się tego dnia od ziemi. Czas wolny wykorzystano na przeprowadzenie drobnych napraw i przeszkolenie techniczne młodego personelu<sup>501</sup>. Prawdopodobnie lotów nie wykonywał również 3 PLSz.

Działania bojowe jednostek lotnictwa dziennego 4 MDL zostały wznowione dopiero 23 kwietnia. W godzinach popołudniowych, ok. 14.00 rozpoczęła się pierwsza seria lotów, podczas której piloci pułku „Warszawa” osłaniali swoich kolegów z 3 Pułku prowadzących uderzenia szturmowe w rejonie Schwante (na północ od Berlina). Podczas lotów doszło do kilku potyczek z niemieckimi samolotami myśliwskimi Bf 109 i Fw 190. Niestety, żadna ze stoczonych tego dnia walk powietrznych nie przyczyniła się do zwiększenia ilości zwycięstw powietrznych pułku. Pułk szturmowy skierował tego dnia do działań 2 grupy złożone z 4 samolotów i jedną dużą składającą się aż z ośmiu szturmowców. Co ciekawe w tym dniu starano się, by każdej grupie szturmowej przydzielić możliwie najsilniejszą osłonę myśliwską.

Oprócz lotów na osłonę własnych szturmowców, piloci „Warszawy” wykonali także całą serię lotów rozpoznawczych – w sumie w powietrzu znalazło się aż pięć par prowadzących rozpoznanie rejonu Vierraden – Templin – Zehdenick – Angermünde – Finowfurt – Liebenwalde – Klosterfelde – Birkerwerder.

Następnego dnia pułk „Warszawa” przeprowadził dziesięć lotów rozpoznawczych. W ich trakcie samoloty z polskiej jednostki dotarły do rejonu Eberswalde – Finowfurt – Liebenwalde – Vierraden – Greiffenberg – Templin – Zehdenick. Dodatkowo pułk prowadził także patrolowanie nad przepławami przez Hawelę w rejonie Sandhausen. W działaniach tych duże wsparcie dla pilotów z pułku „Warszawa” stanowili piloci z 10 i 11 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego. Jednostki te były praktycznie w całości złożone z radzieckiego personelu latającego. W ciągu całego dnia kilkakrotnie dochodziło do spotkań z niemieckimi myśliwcami Fw 190, które tak jak dotychczas działały niewielkimi grupami złożonymi z dwóch, do czterech maszyn. Pomimo licznych spotkań z Luftwaffe, żadne z nich nie zakończyło się zestrzeleniem nieprzyjacielskich samolotów.

3 Pułk Lotnictwa Szturmowego nie wykonywał żadnych zadań bojowych. Było to związane nie tylko z trudnymi warunkami atmosferycznymi, ale także planowanym przebazowaniem jednostki na nowe lotnisko polowe, tym razem w miejscowości Leuenberg. Przebazowanie jednostek 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej do Leuenberga miało miejsce 25 kwietnia. Dowództwo dywizji dołożyło jednak starań,

---

<sup>501</sup> WBH, CAW, sygn. III.2740.23, k. 31.

by przesunięcie 1 i 3 Pułku nie wpłynęło negatywnie na działania obu jednostek. W ciągu całego dnia 1 PLM trzykrotnie prowadził osłonę samolotów transportowych Li-2, które wykorzystano do przetransportowania personelu naziemnego. Prawdopodobnie w podobny sposób do Leuenerga przesunięto także część personelu naziemnego z 3 PLSz. Poza osłoną samolotów transportowych piloci pułku „Warszawa” zajmowali się także prowadzeniem działań rozpoznawczych w rejonie Kanału Hohenzolerów, gdzie rozpoznanie prowadziły równocześnie dwie pary. Wcześniej patrolowano nad rejonem Vierraden – Templin – Zehdenick – Lunow oraz Goss Schönebeck – Liebenwalde – Löwenberg – Herzberg – Friesack.

Były to bardzo szczęśliwe i udane loty w wydaniu 1 Pułku, gdyż łupem pilotów „Warszawy” padło kilka kolejnych niemieckich myśliwców Fw 190.

Zestrzelenia pewne przyznano wówczas ppor. Chaustowiczowi, ppor. Kalinowskiemu i chor. Szwarcowi. Ten ostatni wspominał po latach, na łamach „Skrzydlatej Polski”:

*Szczecin, Rupin i wąska taśma Łaby pozostały już daleko za nami. Wracaliśmy właśnie z rozpoznania, mając głowy nabite pozycjami nieprzyjacielskich baterii i umocnień. Było straszliwie nudno.*

*Myślałem właśnie, gdzie też dziś wieczorem „wypuścimy się” z Chaustowiczem, gdy nagle posłyszałem w słuchawce jakieś lekkie burczenie. Odwróciłem głowę – z tyłu za nami wyskoczyło nagle zza chmur 12 „Focke-Wulf 190”. Oblał mnie zimny pot. Ich było dwunastu – nas dwóch. Atakować było szaleństwem – uciekać niemożliwością...*

*Rąbnąłem Chaustowiczowi w słuchawkę, by uważał i trzymał się przy mnie. Kilka minut lecieliśmy spokojnie. Dowódca naszej eskadry byłby na pewno zadowolony, widząc nas na czele klucza... hitlerowskich myśliwców. W pewnej chwili samoloty niemieckie wykonały podejrzany manewr. Jedna czwórka zaleciała nam z lewego boku, druga z prawego – trzecia wyraźnie zachodziła na ogon.*

*- Oho – pomyślałem – cwane z was chłopaki, ale i my nie jesteśmy tacy głupi.*

*Zadarliśmy maszyny chcąc wirażem wymknąć się z worka, ale w tej samej chwili drogę zabiegły nam jeszcze dwa niemieckie myśliwce. Skąd się wzięły koło nas – do dziś nie umiem sobie wytłumaczyć. Prawdopodobnie kręciły się jakieś w górze. Tym razem walka była nieunikniona.*

*Obaj równocześnie, na pełnej prędkości, zaatakowaliśmy niemieckie myśliwce. Zanim wypuściłem jeszcze swoją serię, widziałem jak Chaustowicz wywindował się w górę i kropnął serię w „swojego” myśliwca, który momentalnie zapalił się i poszedł w dół.*

*Nie było sekundy do stracenia. Nacisnąłem spust. Odległość między nami była tak bliska, że w celność strzałów nawet nie wątpiłem. Niemiecki myśliwiec zadymił.*

*Dodałem mu jeszcze ołowiu „na pamiątkę” i zacząłem szukać Chaustowicza.*

*Nie prędko bym go znalazł, gdyż w tej samej chwili pozostałe samoloty niemieckie zaczęły przygotowywać się do ataku. Tym razem byliśmy w położeniu bez wyjścia, gdy nalge od dołu posłyszałem głuchą detonację. To walila nasza artyleria przeciwlotnicza. W mgnieniu oka myśliwce niemieckie rozsypały się i zawróciły. Byliśmy nad swoimi<sup>502</sup>.*

26 kwietnia działania bojowe wznowił 3 PLSz, a także 2 PNB „Kraków”. Przez cały dzień w powietrzu przebywały także Jaki z 1 PLM „Warszawa”. Jednostka koncentrowała się głównie na prowadzeniu lotów rozpoznawczych w rejonie Oderberg – Angermünde – Schöneberg – Liebenwalde – Sommerfeld – Friesack – Templin – Zehdenick – Joachimsthal – Neu Ruppin – Berge. Ponadto piloci pułku odpowiadali za zapewnienie osłony powietrznej przeprawom w rejonie Sandhausen – Hennigsdorf. Podczas wykonanych tego dnia sześciu lotów na osłonę przepraw nie doszło do żadnego spotkania z niemieckimi myśliwcami. „Spokój” panował także podczas eskortowania ostatniego samolotu Li-2, który opuścił lotnisko w Barnówku.

Warto również odnotować, iż w ciągu całego dnia pułk przeprowadził także kilka lotów podczas których eskortowano samoloty szturmowe z 3 PLSz. Niestety, na podstawie zachowanych dokumentów archiwalnych bardzo trudno odtworzyć działania tej jednostki, zaś w dokumentacji 1 PLM nie znajduje się żadna informacja na temat tego czy eskortowane szturmowce pochodziły z 3 PLSz<sup>503</sup>, gdyż w przypadku wszystkich innych lotów wykonywanych przez 1 PLM na osłonę samolotów Ił-2 z 3 PLSz pojawiała się informacja, z której jednostki pochodziły eskortowane szturmowce. Przynajmniej część tych wątpliwości rozwiewają jednak dokumenty znajdujące się w zbiorze akt Dowództwa Lotnictwa, z których wynika, że szturmowce wchodzące w skład 4 MDL brały udział w walkach w rejonie Neu Ruppin (gdzie atakowano kolumnę pojazdów wojskowych składającą się z około 60 maszyn), a także pozycje artylerii w rejonie Fehrbellin, Dechtow i Brünne. W nocy w tym samym rejonie działania prowadził także pułk nocnych bombowców. Ogółem działania nad wspomnianym rejonem okazały się dobrą okazją do sprawdzenia możliwości „nowych jednostek”, do których należy zaliczyć stworzone w oparciu o personel

<sup>502</sup> J. Szwarz, *Czternastu na dwóch*, „Skrzydłata Polska”, nr. 34-35/1956, s. 9.

<sup>503</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 73 – 75.

sowiecki pułki myśliwskie i szturmowe z pozostałych jednostek „ludowego” lotnictwa polskiego. W trakcie walk nad omawianym rejonem niegroźne uszkodzenia, pomimo silnego ognia obrony przeciwlotniczej, odniósł tylko jeden samolot myśliwski Jak-9 pilotowany przez ppor. pil. Feliksa Dmowskiego<sup>504</sup>.

Loty bojowe wznowił również 2 PNB „Kraków”. Działania pułku w tym dniu dość dobrze opisał w swoich wspomnieniach cytowany wielokrotnie pilot tej jednostki:

*Odprawa zaczyna się już o godzinie 17.00. Kapitan Pawłowicz zapoznaje nas dokładnie z położeniem na froncie. Dowiadujemy się, że dywizje 1 armii czasowo przeszły do obrony. Na prawym skrzydle armii, w rejonie Oranienburga, Niemcy skoncentrowali znaczne siły, które wczoraj rano uderzyły na południe z zadaniem odblokowania Berlina. W zwalczaniu tych wojsk bierze udział całe polskie lotnictwo. Zadaniem naszego pułku jest zbombardowanie stwierzonego w dzień zgrupowania niemieckiej broni pancernej w rejonie Nassenheide na północ od Oranienburga. Ale to nie koniec. Mamy również bombardować Niemców pod Dechtow i Hakenbergiem. Głównym celem jest zgrupowanie pod Nassenheide. Dowódca pułku decyduje się obszar ten zaatakować drugą i trzecią eskadrą, a pozostały rejon pierwszą. Każda załoga ma wykonać po dwa loty. Pogodę meteorolodzy zapowiadają dobrą, do celu jest niedaleko, nic więc nie stoi na przeszkodzie wykonaniu zadania.*

*Tej nocy szczęście nam dopisywało. Wykonaliśmy trzy loty, rzucając na Niemców osiemnaście pięćdziesięciokilogramowych bomb, a ponadto Danielak skutecznie ostrzelał z kaemu reflektor przeciwlotniczy. Na lotnisko wracamy o świcie*<sup>505</sup>.

Relację Jerzego Nieciengiewicza potwierdza opracowanie Marcina Monisa<sup>506</sup>.

27 kwietnia 1945 r. 1 i 3 Pułk znajdowały się na lotnisku polowym w Leuenbergu. Tego dnia piloci 1 Pułku otrzymali zadanie przeprowadzenia serii lotów patrolowych, podczas których myśliwce miały zapewnić osłonę własnym wojskom w rejonie Vehlafanz – Flatow – Börnicke. W sumie wykonano pięć zadań tego rodzaju. Podczas tych lotów, nie doszło do żadnego spotkania z niemieckimi samolotami, które mogłyby stanowić zagrożenie dla jednostek naziemnych. Ponadto pułk przeprowadził siedem lotów rozpoznawczych w rejonie Zehdenick – Neu Ruppín – Sommerfeld – Angermünde – Templin – Liebenwalde.

---

<sup>504</sup> I. Koliński, op. cit., s. 284.

<sup>505</sup> J. Nieciengiewicz, *Nocne bombardowanie...*, s. 51 – 52.

<sup>506</sup> M. Monis, op. cit., s. 179 – 183.



Podczas wspomnianych lotów rozpoznawczych „warszawiacy” podejmowali wielokrotnie ataki na cele naziemne.

Niestety, nic nie wiadomo na temat działań 3 PLSz. Wynikało to najprawdopodobniej z trudnych warunków atmosferycznych, które skutecznie utrudniały prowadzenie działań bojowych. Pomimo tego pilotom z innych „polskich” jednostek lotniczych przebywających w tym czasie na pierwszej linii frontu, udało się przeprowadzić kilka serii lotów bojowych, mimo iż niektóre grupy ze względu na pogarszające się warunki atmosferyczne musiały wycofać się i wrócić na lotnisko. Los ten spotkał min., grupę Iłów z 8 PLSz, osłanianych przez pilotów myśliwskich z 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego<sup>507</sup>. Panujące trudne warunki atmosferyczne wpłynęły także na aktywność przeciwnika – meldunki składane przez oddziały naziemne 1 Armii Wojska Polskiego, wskazują, że tego dnia Niemcy wykonali tylko 23 loty w rejonie działania polskich oddziałów<sup>508</sup>.

Tymczasem trudne warunki atmosferyczne panujące w ciągu dnia, min., przejściowe opady śniegu, i utrzymujące się przez cały dzień opady deszczu, nie przeszkadzały w działaniu pilotom pułku „Kraków”, który zostali zaangażowani w działania bojowe, już we wczesnych godzinach porannych. Celem dowództwa pułku, było zlokalizowanie nowego lotniska, z którego można by prowadzić działania – mjr. Worobiov dążył do tego, by miejsce postoju jego jednostki znajdowało się możliwie najbliżej linii frontu, tak aby pułk mógł w ciągu jednej nocy wykonać jak najwięcej lotów bojowych. Zadanie przeprowadzenia lotów rozpoznawczych w poszukiwaniu nowego lotniska, które miało znajdować się w rejonie Kanału Hohenzollernów.

Zadanie to miały wykonać cztery załogi pod dowództwem porucznika Żyżniewskiego, któremu przydzielono załogi dowodzone przez kpr. pil. Adolfa Słonimskiego, chor. Aleksandra Danielaka i plut. pil. Mariana Grabowskiego<sup>509</sup>. Podczas lotu załogi starały się poruszać możliwie najniżej, jak najdłużej lecieć lotem koszującym, tak aby uniemożliwić odniesienie sukcesu niemieckim myśliwcom, które mogły w każdej chwili wyskoczyć zza chmur. Jeden z uczestników wspomnianego lotu wspominał po latach:

*Po obfitym śniadaniu kładziemy się do snu. Nim zdążyłem zasnąć, usłyszałem potężny głos silników nisko lecących samolotów. To leciała eskadra szturmowców pod osłoną jaków, by kontynuować pod Nassenheide zbrojne dzieło niszczenia hitlerowskich wojsk.*

---

<sup>507</sup> C. Krzemiński, op. cit., s. 162.

<sup>508</sup> Ibidem.

<sup>509</sup> M. Monis, op. cit., s. 182.

[...] Istotnie wyspać się tego dnia nie było mi dane. W południe bowiem zbudził nas oficer służbowy eskadry.

- Wzywa was kapitan Tyszkiewicz – oznajmił. - Natychmiast? – zapytałem.

- Tak, natychmiast! Ma do was ważną sprawę.

Nie było rady. Zwlekliśmy się z łóżek i udaliśmy się do dowódcy eskadry. U kapitana Tyszkiewicza zastaliśmy jeszcze dwie załogi z naszej eskadry.

- Słuszajcie – zaczął Tyszkiewicz, jak zwykle swoim polsko – rosyjskim żargonem – my stoimy za daleko od frontu. Kapitan Worobiov kazał zrobić rozwiędkę lotnisk. Każda eskadra robi jedną rozwiędkę. Nasza eskadra w miejscowości Bismarck.

Kapitan pokazuje na mapie małą wioskę o tej dziwnej nazwie. Leży ona w prawej części pasa działania armii, w pobliżu kanału Hohenzollernów. Znajduje się tam podobno duże poniemiecie lotnisko. Mamy zaraz polecieć w trzy samoloty. Za nami pojedzie radiostacja, przez którą podamy, jaki jest stan lotniska, i wtedy Worobiov zadecyduje, czy przebazować pułk. Bismarck leży w odległości koło czterdziestu pięciu kilometrów, a więc niedaleko.

Idziemy na lotnisko. Uszkodzenie w naszym samolocie jest już usunięte i możemy nim lecieć. Około godziny 14.00 opuszczamy Brunow. Chmury pokrywają całe niebo, podstawa ich jest wysoka, ale widoczność słaba, występują bowiem miejscowe zamglenia. Lecimy bardzo nisko, na wysokości niecałych stu metrów. Działalność niemieckiego lotnictwa jest bardzo intensywna, my zaś mamy zaledwie trzy kaemy.

Cóż to znaczy wobec pary focke-wulfów?

Na szczęście spotykamy wyłącznie samoloty własne. Na ziemi nie widać żadnych śladów działań wojennych. Widocznie Niemcy uciekali tak szybko, że nie zdążyli poczynić zniszczeń. Po kilkunastu minutach lotu Danielak wyprowadza nasz klucz idealnie na małą miejscowość Bismarck. Obok znajduje się duże lotnisko. Panują na nim pustki. Jedyne na jego północnym skraju kręci się kilkunastu żołnierzy. Decydujemy się na lądowanie. Podchodzimy z północy, znad kanału. Równoległe do kanału biegnie szosa. Teren między szosą i kanałem jest pokryty zagajnikami i niskopiennym lasem. W czasie, gdy dolatujemy do szosy, zostajemy ostrzelani z ziemi ogniem z cekaemów.

- Co za cholera?!

Dodaję gazu, dociągam do lotniska, siadam i szybko kołuję w stronę lasu. W moje ślady idą pozostałe dwa samoloty. Na skraju lasu zastajemy grupę radzieckich piechurów. Dowodzący nimi lejtnat macha do nas rękami i coś krzyczy. Zatrzymuję się, wyłączam silnik i pytam, o co chodzi.

- Oszaleliście? Po co tu przylecieliście? – wrzeszczy oficer.

- *Przylecieliśmy, by rozpoznać lotnisko i zająć je dla naszego pułku.*

- *Zwariowaliście?! Za kanałem są Niemcy. Mało tego. Kompania szkopów przelazła przez kanał i buszuje po zaroślach.*

*To oni do nas strzelali. Ładna heca! Zastanawiamy się, co robić. O przebazowaniu na to lotnisko nie ma naturalnie mowy. Wracać do Brunowa czy też czekać na przyjazd radiostacji? Zdaniem radzieckiego porucznika start jest niemożliwy. Niemcy zostali zaskoczeni pojawieniem się naszych samolotów i po prostu nie zdążyli nas zestrzelić. Teraz jednakże – jak mu meldują żołnierze – ściągnęli nad szosę kilka cekaemów, panując ogniem nad całym lotniskiem. W czasie rozbiegu po prostu nas skoszą płaską zaporą.*

- *Zameldowałem o sytuacji w sztabie pułku. Poczekajcie, aż przyjdą posiłki, wyrzucimy wtedy fryców za kanał i spokojnie wystartujecie – radzi porucznik<sup>510</sup>.*

Niestety, pechowi lotnicy musieli poczekać na nadejście obiecanych posiłków do następnego dnia. Dopiero wówczas w rejonie pojawiły się dodatkowe oddziały piechoty, których obecność pozwoliła na wyparcie oddziałów niemieckich z zajmowanych przez nie pozycji. Niemcy mimo iż zajmowali dobre pozycje do przeprowadzenia ataku na walczącą w Bismarck jednostkę sowiecką, to jednak przejawiali niezbyt duże zainteresowanie przeprowadzeniem zdecydowanego uderzenia. Następnego dnia polskie załogi z 2 PNB „Kraków” przed odlotem z Bismarck udały się na pozycje zajmowane poprzedniego dnia przez Niemców i dopiero wówczas okazało się, że oddział niemiecki składał się głównie ze starszych żołnierzy. Część pilotów wyraziła przypuszczenie iż mieli przed sobą jednostkę drugiego rzutu, jednakże bardziej prawdopodobne wydaje się, że polegli Niemcy byli żołnierzami jednostek Volkssturmu.

Zupełnie inaczej wydarzenia, które rozegrały się w Bismarck przedstawił twórcą w okresie PRL Monis, według którego samoloty po wylądowaniu na lotnisku nie gasiły silników, zaś obserwatorzy przystąpili do rozpoznania lotniska. W jego trakcie znajdujący się jeszcze na jego terenie Niemcy otworzyli ogień do lotników, którzy zdołali poderwać maszyny i zaatakować znajdujące się na ziemi oddziały nieprzyjaciela.

*Wtem kilka kul nieprzyjemnie bzyknęło tuż obok samolotu. W lesie toczyła się walka. Porucznik Żyżniewski natychmiast dał rozkaz startu i samoloty ostrym zwrotem bojowym wzbily się w powietrze, zataczając szeroki krąg nad laskiem, rozbrzmiewającym coraz liczniejszymi strzałami. Nieprzyjacielski cekaem pluje w niebo, ale nasi piloci niewiele*

---

<sup>510</sup> J. Nieciengiewicz, *Nocne bombardowanie...*, s. 52 – 54.

*sobie z niego robią. Trzeba za wszelką cenę pomóc walczącym tam towarzyszom. Samoloty wzorem szturmowców zamykają krąg nad pozycjami wroga. Karabiny maszynowe siekają po widocznej w zaroślach piechocie faszystowskiej. W szeregach jej powstaje zamieszanie. W dole rozlega się radosne „hurra!” naszych żołnierzy. Idąc naprzód w brawurowym ataku, znajdują oni jeszcze czas, aby pozdrowić machaniem rąk swych powietrznych przyjaciół, którzy wybawili ich z nie lada opresji.*

*Samoloty klucza oprócz dokładnych wiadomości o lotnisku przywiozły szereg przestrzelin w płatach i kadłubach* <sup>511</sup>.

Ten sam autor wskazuje również, że jeszcze w miesiącu kwietniu pułk wykonywał uderzenia bombowe na pozycje nieprzyjaciela na zachód od Berlina w rejonie miejscowości Fehrbellin, gdzie znajdowały się liczne stanowiska artylerii niemieckiej, która stanowiła realne zagrożenie dla piechoty. Według części nowszych opracowań wydarzenie te miały mieć miejsce nie po próbach przebazowania pułku do miejscowości Bismarck, ale w nocy z 26 na 27 kwietnia <sup>512</sup>. Co więcej pułk miał otrzymać listy z gratulacjami od żołnierzy jednostek piechoty, którzy gratulowali lotnikom szczególnie celnych bombardowań <sup>513</sup>.

Ze względu na niepowodzenie w rozpoznawaniu lotnisk polowych w rejonie linii frontu dowództwo 2 PNB „Kraków” zdecydowało o konieczności pozostania na zajmowanym do tej pory lotnisku. Ogółem udział samej tylko 3 Eskadry 2 Pułku, w działaniach bojowych podczas walk w rejonie Berlina, tylko w trakcie dwóch nocy w kwietniu 1945 r. zamknął się w następujących liczbach – 68 lotów bojowych oraz 11761 kg zrzuconych bomb i granatów <sup>514</sup>.

Najprawdopodobniej 28 kwietnia lotów bojowych nie było. Wskazuje na to zapis w kronice 1 Pułku, zgodnie z którą panujące warunki atmosferyczne uniemożliwiły prowadzenie lotów <sup>515</sup>. Działania bojowe i to, w sposób na tyle zorganizowany, że zachowały się odpowiednie meldunki bojowe pochodzące także z 3 Pułku, wznowiono 29 kwietnia. Oprócz szturmowców w powietrzu pojawili się również lotnicy z pułku „Warszawa”, którzy w ciągu całego dnia wykonali sześć lotów rozpoznawczych do rejonu Löwenberg – Lindow – Neu Ruppin – Kyritz – Rhinow – Fehrbellin – Friesack. Dodatkowo Polacy wykonali cztery loty na osłonę samolotów szturmowych Ił-2 z 3 PLSz, oraz jeden lot podczas którego zapewniano osłonę powietrzną samolotowi

---

<sup>511</sup> M. Monis, op. cit., s. 182 – 183.

<sup>512</sup> I. Koliński, op. cit., s. 284.

<sup>513</sup> M. Monis, op. cit., s. 184.

<sup>514</sup> Ibidem.

<sup>515</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.23, k. 32.

transportowemu Li-2. Samolot wykorzystano do przerzucenia części personelu naziemnego na nowe lotnisko w miejscowości Vehlefanz.

Podczas jednego z wykonanych tego dnia lotów rozpoznawczych piloci z pułku zauważyli samotny samolot myśliwski z napędem odrzutowym, Me 262. Niestety, Polacy nie nawiązali walki z Niemcem, który patrolował w rejonie Sommerfeld. Podczas dalszej części lotu, piloci prowadzący rozpoznanie zaatakowali cele naziemne w rejonie miasta, ale nawet to, nie zachęciło niemieckiego lotnika do włączenia się w walkę z polskimi Jakami.

Niestety, meldunek bojowy z dnia 29 kwietnia 1945 r. jest ostatnim meldunkiem bojowym stworzonym przez sztab 3 PLSz. Nie oznacza to bynajmniej, że w kolejnych dniach jednostka nie wykonywała żadnych lotów bojowych.

Ogółem, w ciągu całego dnia jednostka atakowała wojska i „technikę bojową przeciwnika” w rejonie Daag – Brädikow – Senzke.

W dalszej części meldunku stwierdzano:

*Wykonano 16 lotów bojowych, nalot ogólny 16 godz. 40 min. Zniszczono i uszkodzono samochodów – 18, czołgów – 2, dział artylerii polowej – 10, wywołano pożarów – 8, wywołano eksplozji – 1, obezwładniono punktów ogniowych  
APlot – 1*<sup>516</sup>.

W ciągu dnia, ze względu na zmieniające się warunki na pierwszej linii frontu, dowództwo 1 Armii Wojska Polskiego zwróciło się do sztabu 4 MDL, z prośbą o przeprowadzenie nowej serii lotów. Przekazanie dowództwu dywizji serii nowych rozkazów doprowadziło do opracowania kolejnego meldunku bojowego. Rozkaz wykonania serii dodatkowych lotów otrzymała grupa dowodzona przez ppor. Chabarina. Szef sztabu 3 PLSz meldował:

*Zadanie bojowe nie zostało w pełni wykonane, z powodu złych warunków meteorologicznych. Chabarin dolatując do m. Fehrbellin napotkał mgłę i deszcz, zawrócił ze względu na złą pogodę i wylądował na lotnisku Barnówko.*

*Pogoda: zachmurzenie 10 stopni, podstawa chmur 50 m, widzialność 200 – 300 m. Z chwilą poprawy pogody wystartował na macierzyste lotnisko i o godz. 17.55 pomyślnie wylądował.*

*Chor. Jakow Bezkorowajny i strzelec pokładowy plut. Kiryłow ze względu na złą pogodę przymusowo lądowali w polu 1,5 km od miejscowości Heinensdorf, 115 km na północny wschód od Fürstenwalde. Samolot uszkodzony prawdopodobnie złamane 15 wręg, pilot powrócił do pułku, strzelec z samolotem pozostał na miejscu lądowania.*

---

<sup>516</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 50.

*Chor. Sergiej Czujkow i strzelec pokładowy starszy sierżant Wasyl Iwanow ze względu na pogodę przymusowo lądowali na lotnisku Garzau, 8 km na południowy wschód od Straussberga. Lądowanie normalne, nalot ogólny 2 godziny 20 minut* <sup>517</sup>.

Działania polskiego lotnictwa nie ograniczyły się do wspomnianych lotów. W nocy w powietrzu znalazły się jeszcze samoloty pułku „Kraków”, których zadanie polegało na przeprowadzeniu serii ataków na pozycje niemieckiej artylerii w rejonie Fehrbellin. Podczas nocnych działań, na konto pułku zapisano zniszczenie 3 stanowisk ogniowych artylerii polowej, 4 samochodów oraz zburzenie 15 domów. W nalocie uczestniczyło dziesięć samolotów; dodatkowo do akcji weszły jeszcze trzy załogi, które przeprowadziły rozpoznanie rejonu w którym potem bombardowano niemieckie pozycje <sup>518</sup>.

29 kwietnia zakończyły się działania polskich jednostek lotniczych, których celem było powstrzymanie działań grupy feldmarszałka Steinera. Trzeba jednocześnie podkreślić, że to właśnie polskie pułki wchodzące w skład jednostek „ludowego” lotnictwa polskiego jako pierwsze wykryły koncentrację oddziałów wchodzących w skład grupy Steinera.

Wobec powstrzymania grupy Steinera sytuacja w oblężonym przez Armię Czerwoną mieście stała się krytyczna. Pomimo tego dowództwo niemieckie nie zdecydowało się na przerwanie pozbawionego sensu przelewu krwi. 30 kwietnia dowództwo pułku „Warszawa” otrzymało rozkaz przeprowadzenia serii lotów osłonowych nad pozycjami własnych wojsk w rejonie Pessin – Paaren – Königshorst – Friesack. Zadanie to wykonywały cztery grupy. Każda była złożona z dwóch par. Dodatkowo kontynuowano prowadzenie lotów rozpoznawczych – tym razem piloci z polskiego pułku mieli za zadanie rozpoznać rejon Neu Ruppin – Wusterhausen – Rhinow. W niektórych przypadkach piloci prowadzący loty rozpoznawcze decydowali się na lądowanie na lotnisku Vehlefan, jednakże w większości przypadków piloci wracali na lotnisko w Leuenbergu. Ogółem wykonano jedenaście lotów rozpoznawczych. Dużą rolę odegrały również wykonywane w tym dniu działania osłonowe.

Dodatkowo pułk podjął jedną próbę przechwycenia niemieckich myśliwców Bf 109.

Oprócz najbardziej tradycyjnej formy działań „ludowego” lotnictwa polskiego, polegającej na osłonie lłów, piloci pułku „Warszawa” musieli zająć się także eskortowaniem samolotów transportowych Li-2, które przez cały dzień wykonywały loty pomiędzy Vehlefan a

---

<sup>517</sup> WBH, CAW, sygn. III.269.1, k. 51.

<sup>518</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 129.

Leuenbergiem. W sumie wykonano siedem zadań tego typu, trwających od godzin porannych aż do godziny 20. Działania szturmowców nie zostały niestety dokładnie opisane w dokumentacji 3 Pułku, w związku z czym konieczne jest oparcie się na mniej dokładnych dokumentach dywizyjnych. Jak wynika z dostępnych materiałów, działania bombowe prowadzone przez 2 i 3 Pułk były bardzo intensywne.

W ciągu dnia do akcji przystąpiły Iły, których działania koncentrowały się w rejonie Senzke, Wagenitz i Brädikow. Łupem polskich szturmowców padały także niemieckie kolumny zaopatrzeniowe i transportowe. Szczególnie dużym „zainteresowaniem” ze strony załóg Iłów cieszyła się kolumna poruszająca się drogą Neuruppin – Wildberg, gdzie łupem pułku padło 7 samochodów ciężarowych i bateria moździerzy. Nocą, do działań bojowych przystąpił 2 Pułk Nocnych Bombowców – jednostka już wcześniej została przebazowana na lotnisko Marwitz i otrzymała zadanie atakowania siły żywej nieprzyjaciela w rejonie Fehrbellin – Neuruppin – Neustadt – Friesack. Jednocześnie załogi pułku miały prowadzić rozpoznanie rejonu Fehrbellin – Neuruppin – Neustadt – Rhinow – Friesack. W sumie jednostka wykonała w ciągu całej nocy 84 samolotoloty. Podczas wymienionych zadań pułk zniszczył 15 samochodów z żołnierzami i ładunkiem, a także obezwładnił jedną baterię artylerii polowej<sup>519</sup>.

Kolejne działania bojowe pułki 4 MDL podjęły w dniu 1 maja 1945 r. Trudno powiedzieć, w jakim stopniu fakt, iż było to jedno z najważniejszych świąt w Związku Radzieckim wpłynął na działania bojowe Armii Czerwonej oraz wspierających je jednostek polskich. Nie ulega natomiast wątpliwości, że polski i rosyjski personel jednostek wchodzących w skład 4 Dywizji nie oszczędzał się.

Jak zwykle działania bojowe rozpoczął pułk „Warszawa”. Jednostce przypadło w udziale przeprowadzenie serii lotów rozpoznawczych nad rejonem Neu Ruppinn – Wusterhausen – Rhinow – Friesack. Później pilotów skierowano nad Neu Ruppinn – Kyritz – Pritzwalk – Demerthin – Neustadt – Kunow. Ostatnia para pilotów miała przeprowadzić patrol w rejonie Kyritz – Bad Wilsanck i dalej wzdłuż wschodniego brzegu Łaby aż do miejscowości Wulkau i Rhinow. Ogółem piloci polskiego pułku wykonali tego dnia aż jedenaście zadań rozpoznawczych i trzy loty na osłonę szturmowców z 3 Pułku. Podczas jednego z lotów piloci „Warszawy” zauważyli zbliżające się do powierzonych im opiece Iłw; cztery niemieckie myśliwce Bf 109. Do walki przeciwko napastnikom ruszyli por. Aleksander Wierbicki i chor. Rutenberg. Starcie zakończyło się zestrzeleniem jednego Bf 109, który zapisano na konto por.

---

<sup>519</sup> Ibidem.

Wierbickiego. Niestety, wspomnienia chor. Rutenberga są dość ubogie, autor stwierdza min.:

*Niemieckie samoloty widywaliśmy w powietrzu. To, co najlepiej pamiętam, to moment już z okresu walki o Berlin. Niemcy wówczas już mieli wprowadzone odrzutowce. Nie były wtedy jeszcze tak niebezpieczne dla nas, dlatego że promień zakrętu ich ze względu na większą szybkość był o wiele większy, aniżeli naszych samolotów. Toteż jeżeli nie udało im się trafić od razu, przy pierwszym ataku, to potem nie mieli żadnych szans. Uświadamiam sobie, że raz, czy dwa byłem w takiej walce z nimi. To było w czasie walk o Berlin, nie pamiętam dokładnie gdzie i jak. To jest dziwne: pamiętam obraz, gdybym umiał malować, to bym mógł to namalować, ale daty...? W końcu, jak się to policzy, nikt z nas prawie nie miał wiele lotów bojowych*<sup>520</sup>.

Jak widać relacje chor. Rutenberga są nie tylko bardzo zwięzłe, ale także pod wieloma względami wyolbrzymione. Wielu pilotów pułku „Warszawa” miało za sobą bardzo wiele lotów. Dobrymi przykładami Polaków, którzy prawie nie wysiadali z kabin swoich Jaków, byli chor. Chromy, czy chor. Czownicki. Ten ostatni wykonał wiele lotów bojowych podczas operacji berlińskiej. W przypadku chor. Rutenberga lotów bojowych było znacznie mniej. Często zadania bojowe wykonywał także chor. O’Brien de Lacy. Za nieuprawnione należy uznać także stwierdzeni Rutenberga odnośnie braku zagrożenia ze strony niemieckich myśliwców odrzutowych, oraz częstych spotkań pilotów pułku „Warszawa” z tymi maszynami. Jak wynika z dostępnych meldunków do podobnego spotkania doszło tylko raz, ponadto żadna ze stron nie była zainteresowana stoczeniem walki powietrznej – głównym celem dla odrzutowych myśliwców były alianckie wyprawy bombowe, a zasadniczym zadaniem polskich Jaków było zapewnianie osłony własnym szturmowcom.

Niestety nie zachowała się żadna relacja dotycząca zestrzelenia ostatniego samolotu nieprzyjaciela, który zapisano na konto pilotów pułku „Warszawa”.

Ogółem, jak wynika z dokumentacji 1 Pułku, piloci samolotów szturmowych z 4 MDL wykonali 15 samolotolotów. Wszystkie uderzenia miały miejsce w rejonie Fehrbellin i były przeprowadzone pod dowództwem ppor. Kramarczuka. Działania bojowe prowadził również 2 PNB „Kraków”. W ciągu nocy z 1 na 2 maja załogi pułku działające już z nowego lotniska atakowały cele w pobliżu Rhinow, Spaatz, Hohennauen. W nocy jednostka wykonała 40 samolotolotów, podczas których zniszczono: 10 samochodów i 4 wagony kolejowe. Dodatkowo na konto pułku zapisano zniszczenie 15 zabudowań oraz znaczne straty

<sup>520</sup> K. Rutenberg, op. cit., s. 61 – 62.



zadane sile żywej nieprzyjaciela<sup>521</sup>. Jeden z uczestników wykonanych tej nocy lotów bojowych wspominał po latach:

*W godzinę po zachodzie słońca nasza „25” odrywa się od lotniska. Na zachodzie niebo jest jeszcze szare. Szybko pniemy się w górę. Silnik pracuje bez zarzutu. Trzymam kurs 280°. Noc jest jasna. Widać leśne kompleksy, drogi i miejscowości. Na razie nic jeszcze nie wskazuje, że na ziemi toczy się wojna. Osiągam tysiąc dwieście metrów wysokości i przerywam wznoszenie. Jesteśmy mniej więcej w połowie drogi do celu. Na zachodzie ukazują się ognie pożarów. Tam gdzie przebiega porozrywana przez nasze dywizje linia frontu. Piechota nie będzie jej dziś wytyczała przy pomocy rakiet. Cel znajduje się bowiem prawdzie dwadzieścia kilometrów od czołowych elementów naszych wojsk. Nad miejscowością Friesack przymykam gaz i lecę dalej lotem szybowym. Przed pochylonym nosem samolotu błyszczy tafla wodna – to jezioro Gülper. Przed nami leży miejscowość Rhinow. Lecące przed nami pociaki już obrabiają Niemców, widać bowiem liczne wybuchy bomb. Niemiecka opl milczy. Albo jej nie ma, albo Niemcy po klęsce są zupełnie załamani. Jeszcze kilka minut i nadlatujemy nad cel. Wysokość sześćset metrów. W sam raz. Danielak zwalnia bomby. Dodaję gazu i skręcam w lewo. Staramy się jak najszybciej wrócić na lotnisko. Po wylądowaniu nawigator jak zwykle udaje się na stanowisko dowodzenia, a ja zostaję przy samolocie. Dopilnowuję podwieszenia bomb i uzupełniam paliwo. Czeką nas przecież wyjątkowo długi lot. Danielak po krótkiej odprawie wraca do samolotu. Przy świetle latarki pokazuje mi na mapie trasę rozpoznania.*

- *Po bombardowaniu w rejonie Rhinow mamy rozpoznać szosę Rhinow – Strohdhehe, dalej przeprawy na Haweli, do jeziora Gülper, następnie szosę. Gülper – Spaatz – Rathenow i stamtąd smarujemy do chaty. Jasne?*

- *Jasne! – odpowiadam – ciekawe, co z sześciuset metrów zobaczysz na drogach.*

- *Przekonam się.*

*Nie ma czasu na dyskusje i rozmowy. Pakujemy się do kabin.*

*Mechanik podnosi kciuk w górę, kiwam w podziękowaniu głową i ruszam na start. W kolejce stoi kilka maszyn, szybko więc dostaję zezwolenie. Gaz! Silnik zaryczał jakoś wesoło i ochoczo. Po chwili miniaturowy bombowiec był już w powietrzu, a po trzydziestu minutach znów dolatywaliśmy do Rhinow. Trochę tu w ciągu godziny zmieniło się. Widać więcej pożarów i liczne dymy ścielące się nad ziemią. Ziemia w dalszym ciągu milczy. A noc jest jasna. Naturalny satelita ziemi wygląda zza chmur, oświetlając ziemię i nasz samolot. Nie trzeba nawet celować,*

---

<sup>521</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 130.

wystarczy sypanąć bombami w środek pożarów. Tak też i robi nawigator. Wychylam się z kabiny, obserwując sunące do ziemi pięćdziesięciokilogramowe piguły. Po kilku sekundach giną w ciemnościach. Żegnaj je, jakby wyczuwając, że są to ostatnie bomby rzucone przez naszą załogę na hitlerowskie wojska. Na ziemi ukazują się wybuchy. To nasze bomby. Wysokość sześćset metrów. Dodaję gazu i nie skręcając lecimy dalej na zachód w stronę widocznej Haweli.

Z prawej strony trasy mamy szosę. Danielak wychylony z kabiny wpatruje się w teren. Ponieważ nie mamy radiostacji, meldunek z rozpoznania musi być pisemny. Co pewien czas nawigator chowa głowę w kabinie i coś starannie pisze w bloku meldunkowym, przy małym świetle pokładowej żaróweczki. Nie zazdroszczę mu tej biurokracji. Wole już swoje czynności. Obserwacja przyrządów pokładowych, trzymanie kursu i wysokości. Dzięki dobremu oświetleniu wyraźnie widać, co się dzieje na szosie. Jest ona zapchana kolumnami. Czy są to czołgi, piechota lub wozy uciekinierów, to już pozostaje tajemnicą Danielaka.

Dolatujemy do Haweli. Z lewej strony mamy teraz jezioro Gülper. Skręcam o 90° w lewo, biorąc kurs południowy. Lecimy wzdłuż rzeki. Nie ma wątpliwości, że Niemcy gorączkowo przygotowują się na zachodni brzeg Haweli. Czy czynią tam przygotowania do obrony – nie jesteśmy w stanie stwierdzić. Rano rozpoznają myśliwcy.

Dolatujemy do miejscowości Gülper i dalej lecimy szosą przez Hohennamen do Rathenow. I tu szosa zapchana jest kolumnami. Hohennamen pali się. Pod Rathenow usiłuje wymacać nas artyleria. Jej ogień prowadzony na ślepo jest zupełnie nieskuteczny. Danielak trąca mnie dłonią w bark i pokazuje na wschód.

- Rozumiem – kiwam głową – lecimy do chaty.

Skręcam na wschód. Mamy lekki wiatr w ogon, dość szybko więc dolatujemy do lotniska. Panuje to ruch. Mrugam światłami pozycyjnymi. Ziemia nie odpowiada. Wykonuję krąg, znów prosząc o zezwolenie do lądowania. Tym razem ziemia zezwala. Wchodzę na kierunek lądowania. Dwa czerwone światła mam tuż przed nosem samolotu, dwa następne nieco dalej. Silnik obraca się na małych obrotach. Z rur wydechowych wydobywają się długie języki ognia. Powoli, bardzo powoli zbliżam się do ziemi. Dotykam kołami. Po krótkim dobiegu skręcam w lewo, kołując w rejon stanowisk. Zatrzymuję się i wyłączam silnik<sup>522</sup>.

2 maja w całej dywizji upłynął pod znakiem przebazowania do miejscowości Möthlow. Tradycyjnie już jako pierwsi na nowym lotnisku pojawili się piloci z pułku „Warszawa”. Dodatkowo kilku z nich miało okazję zapisać na swoje konto kolejny lot bojowy, polegający na osłonie samolotu transportowego Li-2, który wykorzystano do

<sup>522</sup> J. Nieciengiewicz, *Nocne bombardowanie...*, s. 59 – 62.

przerzucenia mechaników i części personelu naziemnego z Vehlefenz. Wkrótce potem w ślad pilotów z pułku myśliwskiego poszli piloci szturmowców i nocnych bombowców.

W zasadzie, przebazowanie jednostki na nowe lotnisko było ostatnim zadaniem bojowym, jakie wykonał 2 Pułk. Jedynym problemem z którym należało się jeszcze uporać było zagrożenie jakie dla lotniska stanowiły luźne grupy niemieckich oddziałów, próbujących przedostać się do amerykańskiej strefy okupacyjnej. Cytowany już wcześniej Jerzy Nieciengiewicz wspominał te wydarzenia w następujący sposób:

*Niestety, wojna jeszcze się nie skończyła. Nasze wojska posuwały się, zdobywając coraz większy teren na zachodzie, likwidując i biorąc do niewoli oddziały hitlerowskie. Już nie oddziały, a grupy rozbite, czasem wieloosobowe, nieraz z czołgami uciekające na zachód. Po drodze atakowały nasze wojska, gdyż w tym okresie prawdziwej linii frontu nie było. I tak 3 maja jedna z dużych grup niemieckich wraz z bronią pancerną, wycofując się z Berlina, na swej drodze znalazła się tuż, tuż przed naszym lotniskiem. Na lotnisku ustawiliśmy samoloty ogonami w kierunku spodziewanego ataku Niemców, by móc bronić się naszymi karabinami maszynowymi, Szkasy, które strzelały tylko w tył samolotu. Dostaliśmy kilka pancerskich i granatów na załogę. Mieliśmy również kilka automatów, które były uzbrojeniem mechaników. Czy to by wystarczyło? Chyba nie. Ale darmo swej skóry nie mieliśmy zamiaru sprzedać. Dobrze, że w pobliżu, w marszu na zachód były oddziały radzieckie, które wykonały uderzenie, rozbiły hitlerowską grupę i wzięły część do niewoli* <sup>523</sup>.

Trzeciego maja 1945 r. działania prowadził tylko 1 PLM „Warszawa”. Piloci pułku podczas lotów wykonywanych tego dnia kilkakrotnie napotkali na samoloty myśliwskie P-51 Mustang należące do lotnictwa amerykańskiego <sup>524</sup>. Szczęśliwie, pomiędzy pilotami obu stron nie doszło do walki, choć jak wspominał chor. Rutenberg zdarzały się przypadki gdy piloci 1 PLM dopiero w ostatniej chwili mogli stwierdzić, że nadlatujący z przeciwka Amerykanie nie są Niemcami <sup>525</sup>. W ciągu całego dnia 1 PLM „Warszawa” wykonał sześć lotów rozpoznawczych. Ich trasa przebiegała wzdłuż wideł rzek Havela i Łaba w pobliżu miejscowości Hevelberg – Schönhausen – Rathenow. W ich trakcie piloci wielokrotnie schodzili do ataku na cele naziemne – niemieckie lotnictwo praktycznie nie istniało, a na ziemi wciąż działo się bardzo wiele. Wszyscy piloci zdawali sobie sprawę, że wojna dobiega końca, w

<sup>523</sup> Idem, *To co w pamięci...*, s. 155 – 156.

<sup>524</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.3, k. 87; WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 82.

<sup>525</sup> K. Rutenberg, op. cit., s. 62.

związku z czym każdy z lotników starał się wykorzystać ostatnie okazje by postrzelać do prawdziwych celów.

Dodatkowo pułk wykonał jeszcze dwa loty na osłonę samolotów szturmowych Ił-2. Działania szturmowców z 3 PLSz koncentrowały się w rejonie Jederitz, i Kuhlhausen. Obie miejscowości były położone pomiędzy Havelą i Łabą, której przekroczenie było zasadniczym celem większości niemieckich oddziałów, które teraz uciekały na zachód by tam poddać się Amerykanom. Kolejne dni były podobne do 3 maja. W kolejnych dniach atakowanie celów położonych w pobliżu Łaby okazało się zbyt niebezpieczne, gdyż nawracające po zejściu do ataku szturmowce dostawały się pod ogień amerykańskiej obrony przeciwlotniczej, która mogła ostrzeliwać nieznane samoloty z czerwonymi gwiazdami na skrzydłach.

Ostatnie loty bojowe 4 MDL podczas II Wojny Światowej miały miejsce 4 maja 1945 r. i zostały wykonane przez pilotów pułku „Warszawa”. Udział w za-

daniach wzięły dwie pary, pierwsza w składzie por. Bobrowski, chor. Czownic ki po powrocie z zadania bojowego zameldowała:

*[...] na drogach gruntowych na odcinku Havelberg – Schönhausen intensywny ruch około 1000 wozów z ludźmi zmierzających do szosy (prawdopodobnie nasi). W kierunku Sandau zmierza około 200 samochodów i szosą kieruje się na południe. Miejscowości wzdłuż szosy Sandau, Wulkau, Scharlibbe, Kietz, Höhengöhren płoną, na Łabie na odcinku od Havelberg do Wulkau przy przystaniach około 18 barek, na zachodnim brzegu rzeki Łaby 3 km od Arenburg stoją dwa działka skierowane na wschód*<sup>526527</sup>.

Wkrótce potem w pobliżu miejsca poprzedniego rozpoznania pojawiły się kolejne dwa Jaki z 1 Pułku. Drugą parą dowodził ppor. Chaustowicz, który po powrocie do Möthlow zameldował:

*Para ppor. Chaustowicza w czasie 12.05 – 13.05 w rejonie Genthin spotkała 4 Fw 190, które atakowały grupę z przewyższenia. Prowadzono walkę powietrzną bez sukcesu. Po walce powietrznej w rejonie Oranienburga lądowali na lotnisku Bernöwe gdzie zatankowali paliwo i o 18.37 powrócili na własne lotnisko.*

*Szosa od Plaue na Genthin zapchana samochodami kierującymi się do Genthin*<sup>203</sup>.

Niestety, ostatnie spotkanie z niemieckimi myśliwcami nie doprowadziło do powiększenia się listy zestrzelonych, przez 1 PLM „Warszawa” samolotów nieprzyjaciela. Był to ostatni lot bojowy wykonany przez pilotów z 4 MDL. Koniec wojny zastał pilotów dywizji na lotniskach w pobliżu miejscowości Möthlow. Krótco potem dywizja powróciła do Polski. Ostatnie chwile II Wojny Światowej, zapisały się we wspomnieniach pilotów pułku w następujący sposób:

*Nadszedł dzień 8 maja 1945 roku. Pozornie niczym się nie różnił od kilku ostatnich dni. W pułku wykonano kilka rozpoznawczych lotów*<sup>528</sup>, *jak się później okazało ostatnich. Wojna na naszym odcinku istniała już tylko formalnie. Nikt do nas nie strzelał, nikogo nie było w powietrzu. Wprawdzie broniło się jeszcze kilka niemieckich ugrupowań w Kurlandii, w Czechosłowacji, w Prusach i na Helu, tu jednakże walka już wyraźnie wygasła.*

---

<sup>526</sup> WBH, CAW, sygn. III.270.4, k. 83.

<sup>527</sup> Ibidem.

<sup>528</sup> W tym miejscu warto zwrócić uwagę na fakt, iż dokumentacja archiwalna wskazuje jednoznacznie, że ostatnie zadania bojowe 1 PLM „Warszawa” zostało wykonane w dniu 4 maja. W dokumentacji brak jest jakichkolwiek informacji na temat lotów bojowych wykonywanych między 4, a 8 maja.

Wieczorem po wylądowaniu ostatniego samolotu dowódca pułku zarządził zbiórkę. Ustawiliśmy się tak ubrani, jak zastał nas rozkaz, w ćwiczebnych mundurach lub kombinezonach. Spodziewaliśmy się, że ogłoszą nam jakąś ważną nowinę, być może o zakończeniu wojny? Na ten temat już od dwóch tygodni zawierało się w pułku zakłady. Przed frontem stanął major Gaszyn i kapitan Jakubik. Chwila napiętej ciszy i Jakubik zaczął czytać specjalny rozkaz. Wojna zakończona. Od godziny 6.00 rano dnia 9 maja obowiązuje zawieszenie broni. Hitlerowska Rzesza podpisuje akt bezwarunkowej kapitulacji. Jakubik starał się wymawiać słowa mocnym tonem, głos jednak nieco mu drżał. Jest to zrozumiałe. Byliśmy świadkami wielkiego historycznego aktu. Kapitulacja Trzeciej Rzeszy oznaczała nie tylko kapitulację hitlerowskiego Wermachtu, ale przede wszystkim koniec hitleryzmu. To, co się działo po odczytaniu rozkazu, trudno opisać. Okrzyki radości przemieszały się z ogólną strzelaniną na wiwat. Strzelał każdy. Piloci, mechanicy, żołnierze batalionu ochrony lotnisk, oficerowie sztabu dywizji. Strzelano ze wszystkiego. Z pistoletów, karabinów, nawet niemiecki „pancerfaust”, znaleziony w rowie, wziął udział w tej tryumfalnej kanonadzie. W nocy do akcji weszły ponadto rakiety i reflektory. Najgłośniej jednak było u szturmowców. Zapobiegliwi piloci 3 pułku zorganizowali na ten dzień pewną ilość mocniejszych napojów, więc dzień zwycięstwa obchodzili naprawdę hucznie i głośno <sup>529</sup>.

Relację Chromego uzupełniają słowa Nieciengiewicza:

Po południu zawiadomiono nas, że wojska niemieckie skapitulowały i 9 maja zostanie podpisany dokument kapitulacyjny. Z radości strzelaliśmy z pistoletów, z raketnic, ze wszystkiego, co kto miał, nawet z pancerfaustów. Koniec wojny, tak długo oczekiwany, nareszcie nadszedł <sup>530</sup>.

Podsumowując działania 4 MDL w okresie kwietnia i maja 1945 r., należy podkreślić iż był to zdecydowanie jeden z bardziej intensywnych okresów w historii jednostki. Nadal największym problemem mającym duży wpływ na działanie dywizji, pozostawały warunki atmosferyczne, które skutecznie uniemożliwiały realizację wszystkich zadań stawianych przed dywizją przez dowództwo frontu. Niestety, dywizja poniosła dotkliwe straty w ludziach i sprzęcie także podczas walk o Berlin.

Do działań w rejonie Berlina jednostkę skierowano dość późno, dopiero 14 kwietnia. Od tego momentu, aż do zakończenia działań wojennych i ewakuacji dywizji do Polski, jednostka prowadziła działania bojowe. Ogółem w okresie między kwietniem, a majem dywizja uczestniczyła w:

[...] likwidacji oddzielonych ugrupowań wojsk przeciwnika w rejonie Kołobrzegu, Karmienia Pomorskiego, Świdwina,

---

<sup>529</sup> E. Chromy, op. cit., s. 305 – 306.

<sup>530</sup> J. Nieciengiewicz, *To co w poamieci...*, s. 156.

b. w obronie wybrzeża Bałtyku i wschodniego brzegu Odry na odcinku (wyl) Kołobrzeg, Kamień.

c. w natarciu z forsowaniem rzeki Odry na odcinku Czelin, Osinów oraz kanału Stara Odra na całej jej długości.

d. atakowała wycofujące się wojska przeciwnika w kierunku Bad Freenwalde – Oranienburg oraz w interesie 2 Korpusu Kawalerii w celu wyjścia na rzekę Łabę na północ od Havelberg <sup>531</sup>.

Jeśli chodzi o działania niemieckiego lotnictwa, to należy podkreślić, iż po raz pierwszy w historii polskiej dywizji doszło do częstszych spotkań z niemieckim lotnictwem wojskowym, które wcześniej operowało w pasie działania polskiej dywizji jedynie bardzo ograniczonymi siłami. Dopiero pod Berlinem nadarzyły się okazje do stoczenia walk powietrznych, które w końcu przyniosły pilotom pułku „Warszawa” upragnione zwycięstwa powietrzne. W ciągu dnia najczęściej meldowano o niewielkich grupach niemieckich myśliwców działających w parach lub czwórkach. Dostrzeżone samoloty były głównie jednosilnikowymi myśliwcami Fw 190 lub Bf 109. Tradycyjnie już w nocy, linię frontu przekraczały pojedyncze samoloty bombowe typu Heinkel He 111 lub Junkers Ju 88. Niemieckie samoloty wykorzystywano także do atakowania pojedynczych samolotów i zabudowań na zapleczu linii frontu. Nowością było zaangażowanie Luftwaffe w próby atakowania przepraw na Odrze.

Jednostki lądowe „ludowego” WP meldowały o pojawieniu się samolotów Ju 88 i Fw 190, które podejmowały nieudane próby bombardowania celów naziemnych. Dodatkowo w dniu 1 maja 1945 r., zameldowano o spotkaniu z samolotem odrzutowym Me 262 Schwalbe. Co ciekawe do sztabu dywizji dotarły dość intrygujące meldunki, z których wynikało, że jednostki wchodzące w skład dywizji zestrzeliły 7 samolotów Fw 190 i jeden samolot Bf 110:

*Jako przeciwdziałanie naszemu lotnictwu myśliwskiemu przeciwnik wysyłał grupy myśliwców w składzie 2-4 Fw-190, które na wysokości 2000 m i wyżej „polowali” na nasze samoloty. W taktyce działania podczas walki powietrznej było to, że przeciwnik po pierwszym ataku wycofywał się z walki.*

*Ogółem w maju zanotowali 42 spotkania z samolotami przeciwnika w których brało udział około 130 samolotów. Stoczono 48 walk powietrznych w rezultacie czego zestrzelono 7 samolotów Fw-190 i 1 samolot Me-110. Potwierdzone to zostało przez pilotów poszczególnych grup uczestniczących w walce <sup>532</sup>.*

<sup>531</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 103.

<sup>532</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 104.

Niestety, o odkryciu sensacyjnego, kolejnego zestrzelenia odniesionego przez jednostki „ludowego” lotnictwa nie ma mowy – chodzi o zwyczajną literówkę – zamiast Me 109, jeden z kancelistów wpisał 110. Błąd ten powtarza się w całym, nota bene dość ciekawym dokumencie. Dopiero w ostatniej części sprawozdania z działalności dywizji za okres: kwiecień – maj 1945 r., poprawiono błąd, i zamiast dwusilnikowego Bf 110, pojawiła się informacja o zestrzeleniu Bf 109.

Wszystkie starcia powietrzne z udziałem pilotów „Warszawy” zostały zresztą bardzo szczegółowo opisane we wspomnianych dokumencie.

*19.4.1945 r. kpt. Bojew osłaniając szturmowce odpierał ataki 4 FW-190 i jedną serią zestrzelił jeden FW-190.*

*25.4.1945 r. ppor. Chaustowicz wykonując zadanie rozpoznania wojsk przeciwnika spotkał grupę FW-190 pomimo niesprzyjającej sytuacji (był niżej od grupy FW-190) – wykonał atak i podczas manewru pionowego zestrzelił FW-190. Jego prowadzonych chor. J. Szwarz także zestrzelił FW-190.*

*19.4.1945 r w rejonie Altranft na wysokości 600m grupę szturmowców Il-2 zaatakowały 2 FW-190 z tylnej dolnej półsfery. Ataki zostały odparte ogniem kaemów strzelców pokładowych.*

*23.4.1945r w rejonie Henningsdorf 8 Me-109 toczyło na wysokości 800m walkę powietrzną z naszymi myśliwcami. Para Me-109 atakowała czwórkę „Iłów” od tyłu i z boku. Atak odparto wspólnie ogniem kaemów. Jeden z Me-109 zapalił się, pilot wyskoczył na spadochronie <sup>533</sup>.*

Na podstawie przytoczonego tekstu, można uznać za stosowne zaliczenie na konto 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej nie tylko wszystkich zestrzeleń odniesionych przez pilotów pułku „Warszawa” (7 zestrzelonych samolotów myśliwskich Fw 190 i 1 Bf 109), także Bf 109 zestrzelonego przez strzelców pokładowych z 3 PLSz. Dodatkowo w ciągu wszystkich lotów bojowych wykonanych podczas operacji berlińskiej „warszawiacy” wykonali 33 ataki szturmowe. Równie aktywnie jak piloci myśliwców działały załogi 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”:

*2 pułk nocnych bombowców – w okresie sprawozdawczym wykonał 6 zadań bojowych na zwalczanie wojsk przeciwnika, 15 zadań na rozpoznanie wojsk przeciwnika.*

*Na realizację tych zadań pułk wykonał 297 samolotolotów w tym: - bombardowanie oddziałów przeciwnika i wyposażonego bojowego – 285, - na rozpoznanie 12 samoloto-lotów <sup>534</sup>.*

Trzeba przyznać, że w porównaniu z poprzednimi miesiącami, gdy zdarzało się, że pułk nie wykonał żadnego lotu w ciągu kilku tygodni z powodu braku odpowiedniego paliwa, podana liczba lotów bojowych

<sup>533</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 106 – 107.

<sup>534</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 105.



wykonanych przez jednostkę jest bardzo duża. Niestety, stan dokumentacji archiwalnej dotyczącej 2 Pułku jak już wielokrotnie wspomniano jest wprost tragiczny, co skutecznie hamuje prowadzenie dalszych badań nad dziejami jednostki.

Należy również podkreślić, że aktywne działania prowadził także 3 PLSz, który tylko w kwietniu wykonał 206 lotów bojowych, z tego 198 skutecznych<sup>535</sup>. Również w przypadku pułku szturmowców była to spora różnica względem poprzednich miesięcy, gdy pomimo trwającej ofensywy oddziałów Armii Czerwonej wykonywano niewielką ilość zadań bojowych. Niektóre z lotów w wykonaniu pilotów 3 PLSz uznano, za „wzorcowe”.

*19.4.1945 r. w czasie 12.45 – 13.00 grupa 8 Il-2, prowadzący por. Kitajew, działając z kręgu, z wysokości 700 m do lotu koszącego podczas 7 zająć, wykonała uderzenie szturmowo – bombowe na około 25 samochodów, stanowiska ogniowe dział i moździerzy oraz oddziały przeciwnika liczące około 400 ludzi znajdujące się w miejscowości Koenigsretz, Neugull, Altranft.*

*Według meldunków załóg i wyników fotografowania grupa zadała przeciwnikowi następujące straty: zniszczono i uszkodzono: samochodów 8, dział artylerii polowej 2, obezwładniono 3 punkty ogniowe opl, wywołano jedną eksplozję, zabito i raniono około 100 żołnierzy piechoty*

<sup>536</sup>.

Wspomniane wcześniej warunki atmosferyczne, co wydaje się dość zaskaku jące, nie miały negatywnego wpływu na prowadzenie nawigacji. Dowództwo dywizji wskazywało, że rejon Berlina jest nasycony licznymi punktami orientacyjnymi, które ułatwiały odnalezienie się pilotom dywizji – w ciągu całego okresu działań dywizji nad Brandenburgią nie doszło do żadnego przypadku utraty orientacji w powietrzu<sup>537</sup>. Co ciekawe oprócz lotów bojowych pułki prowadziły intensywną pracę wyszkoleniową. Wprawdzie bardzo duże natężenie lotów bojowych wykonywanych przez 1 PLM uniemożliwił prowadzenie szkolenia, ale w pozostałych jednostkach odbywały się dodatkowe zajęcia. Wprawdzie szkolenie dowódców eskadr w 2 i 3 Pułku nie zostały zrealizowane ze względu na duże natężenie lotów, to jednak plan wyszkolenia lotniczego 2 PNB „Kraków” udało się w zasadzie zrealizować<sup>538</sup>. Znacznie lepiej przebiegało szkolenie powietrzne młodszego personelu:

---

<sup>535</sup> Pod tym dość eufemistycznym określeniem kryją się loty, które nie zostały przerwane z powodu trudnych warunków atmosferycznych. W ich trakcie pilotom udało się dotrzeć do rejonu działania i zrzucić ładunek bomb i rakiet.

<sup>536</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 105.

<sup>537</sup> Ibidem.

<sup>538</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 108.

W 2 pnb loty szkolno treningowe prowadzono z pojedynczymi pilotami wymagającymi treningu z poszczególnych elementów techniki pilotowania. Ogółem na samolotach Po-2 wykonano 104 loty, w tym w nocy 78 lotów o czasie 19 godz. 28 min; w dzień 26 lotów w czasie 4 godz. 13 min.

W 3 plsz przeprowadzono 129 lotów treningowych dla poprawy techniki pilotowania. Nalot ogólny wynosił: na samolocie Il-2 i UII-2 40 godz. 42 min. Na samolocie Po-2 12 godzin <sup>539</sup>.

<b>Tab. 29</b> Loty bojowe poszczególnych pułków 4 MDL w kwietniu i maju 1945 r. <sup>1</sup>					
Loty dzienne	1 PLM		2 PNB	3 PLSz	4 MDL
	Jak-1	Jak-9	Po-2	Il-2	
Ilość samolotów	14	16	-	23	53
Wyloty	346		-	206	552
Czas lotów	155 h 0 min	311 h 7 min	-	179 h	645 h 7 min
Loty w nocy	1 PLM		2 PNB	3 PLSz	4 MDL
Ilość samolotów	-		19	-	19
Wyloty	-		297	-	297
Czas lotów	-		364 h 35 min	-	364 h 35 min
Razem w dywizji					
Ilość samolotów	30		19	23	72
Wyloty	346		297	206	849
Czas lotów	466 h 7 min		364 h 35 min	179 h	1009 h 42 min

<b>Tab. 30</b> Podział lotów bojowych według typu i charakteru zadań (kwiecień – maj)				
	1 PLM	2 PNB	3 PLSz	Dywizja
Rozpoznanie	227	12	20	259
Ataki na polu walki	-	285	184	469
Ośłona szturmowców	214	-	-	214
Ośłona własnych wojsk	68	-	-	68
Wyloty par dyżurnych	6	-	-	6
Wyloty na rozpoznanie pogody	8	-	2	10
Ogółem	523	297	206	1026

<sup>539</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 108 – 109.

<b>Tab. 31</b> Stan i zmiany sprzętu bojowego 4 MDL w kwietniu i maju 1945 r.					
	Stan na 1 IV 1945	Przybyło	Ubyło	Straty	Stan na 1 V 1945
Jak-1, Jak-9	33+10	9	10 do szkolnictwa	5 Jak- 9	23 + 14
Il-2	28	10	2 + 1 spisany	2	33
Po-2	42	-	-	-	42
W dywizji	103	19	2 + 11	7	112
<b>Tab. 32</b> Zużycie środków bojowych w kwietniu i maju 1945 r.					
Środki bojowe wykorzystane przeciwko wojskom i sprzętowi bojowemu npla.					
Typ			Ilość		
FAB-100			325		
FAB-50			548		
AO-25			1345		
AO-10			358		
AO-2,5			415		
SD-70			118		
PTAB-2,5			737		
AO-59 M9			77		
SAB-15			42		
SAB-3			40		
Rakiety RS-82			425		
Pociski OKB-16			163		
Pociski WJa			27632		
Pociski SzWAK			140		
Pociski UBS			1740		
Pociski SzKAS			71775		
Na samoloty przeciwnika w powietrzu					
Pociski SzWAK			1405		

Pociski UBS	1300			
Na inne cele				
Pociski SzWAK	1070			
Pociski	3510			
<b>Tab. 33</b> Straty zadane przeciwnikowi przez poszczególne jednostki 4 MDL w kwietniu i maju 1945 r.				
	<b>1 PLM</b>	<b>2 PNB</b>	<b>3 PLSz</b>	<b>Dywizja</b>
Zniszczono samochodów	15	49	187	251
Zniszczono czołgów			3	3
Zniszczono parowozów			2	2
Zniszczono wagonów kolejowych		4	9	13
Zestrzelono samolotów	8		1	9
Zniszczono wozów konnych			44	44
Zniszczono dział artylerii polowej		22	38	60
Zniszczono transporterów opancerzonych			3	3
Obezwładniono punktów obrony plot.	2		39	41
Wywołano pożarów		11	21	33
Wywołano eksplozji			13	13
Zabito lub raniono żołnierzy npla.	30	615	1100	1755
Zniszczono magazynów wojskowych		4		4
Rozbito budynków mieszkalnych		103		103

<sup>1)</sup> Tabele 29 – 33 , opracowanie własne na podstawie: WBH, CAW, sygn. III.263.2, k. 111 – 122.

## *Powojenny epilog*

Wojna dobiegła końca, a jednostki wchodzące w skład 4 MDL powróciły do Polski. Tymczasem działania jednostki w kwietniu i maju 1945 r. zasługują na dodatkowe omówienie. Był to szczególny i wyjątkowy okres w dziejach dywizji, a to z kilku powodów. Jednostka nie tylko po raz pierwszy w swojej historii praktycznie przez cały czas swojego pobytu na froncie wykonywała regularne działania bojowe całością swych sił. Mogłoby się wydawać, że choćby z faktu, iż dywizja czekała bardzo długo na to by w pełni wykorzystać dobrą pogodę i aktywnie zaangażować się w działania bojowe, wszystko będzie dopięte na ostatni guzik. Przeświadczenie to utwierdzały dość pochlebne dla pilotów opracowania, publikowane w okresie PRL, a także wspomnienia samych lotników. Tym większym zaskoczeniem okazały się zgromadzone w Centralnym Archiwum Wojskowym dokumenty, które wykazały cały szereg nieprawidłowości i błędów w pułku.

Na początku kwietnia 1945 r. dowództwo dywizji nakazało przeprowadzenie kontroli w 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”. Wyniki kontroli przeprowadzonej w dniu 6 kwietnia stanowią ciekawe wprowadzenie do wyników i podsumowania działań pułku na terenie Pomorza i Brandenburgii.

Jednostka stacjonowała wówczas w miejscowości Płoty i przygotowywała się do wzięcia udziału w kolejnych działaniach bojowych. Bezpośrednią przyczyną przeprowadzenia kontroli była konieczność sprawdzenia dyscypliny panującej w jednostce, która jak wskazywały na to wydarzenia ostatnich miesięcy zaczynała się rozluźniać. Dowództwo dywizji, uznało za konieczne przeprowadzenie zmiany na stanowisku dowódcy 2 Eskadry – mjr. Fewraleskiego zastąpił kpt. Iwanow, który przywrócił należyty porządek w eskadrze. Kwestie dyscypliny i zmian personalnych stanowią jednak tylko niewielką część dokumentów pozostałych po kontroli jednostki. Dowództwo dywizji wykazało również spore niezadowolenie z przebiegu szkolenia pułku, który pomimo opracowywania comiesięcznych planów szkolenia nie był w stanie ich zrealizować. Problemy wynikały głównie z częstych przebazowań, oraz konieczności zapewnienia personelowi możliwości odpoczynku po lotach nocnych, co praktycznie wykluczało prowadzenie zajęć w ciągu dnia. O stanie dyscypliny w jednostce bardzo dużo mówi informacja o ilości kar wymierzonych w ciągu trzech miesięcy 1945 r. personelowi jednostki – pięciokrotnie lotników karano za pijaństwo, siedmiokrotnie za samowolne oddalenie się z terenu jednostki, 3 krotnie za naruszenie przepisów lotniczych, zaś przy punkcie „inne” zapisano aż... 23 przestępstwa, który jednak nie opisano w bardziej dokładny sposób.

Jak wykazała kontrola, na jej wyposażeniu znajdowało się 39 samolotów, a obsada personalna w zasadzie pozwalała na skompletowanie 31 załóg – szczególnie dotkliwy okazał się natomiast brak nawigatorów, którym brakowało do skompletowania pełnej obsady pułku. W toku dotychczasowych działań jednostka wykonała 1834 loty bojowe, w łącznym czasie 4815 godzin. Autorzy sprawozdania podkreślali, że w jednostce panuje porządek, a personel często otrzymuje pochwały. Niestety, żaden z żołnierzy pułku nie otrzymał radzieckiego odznaczenia, co uważano za spore niedopatrzenie. Jednocześnie postulowano, by odsunąć od udziału w lotach tą część personelu, która z różnych względów nie nadaje się już do udziału w akcjach bojowych <sup>540</sup>.

Kontrolę przeprowadzoną na początku kwietnia ponowiono w maju 1945 r.

I tym razem wykazała ona sporo niedopatrzeń i błędów jakie popełnił personel jednostki. Dokładne omówienie poszczególnych wątków poruszonych w Rozkazie nr. 18 byłoby dość trudne do zrozumienia dla osoby nie znającej jego treści, z tego też względu warto przytoczyć ten ciekawy dokument w całości, tym bardziej, że zawiera on sporo informacji pozwalających na uzupełnienie podanych wcześniej informacji odnośnie działań 2 PNB „Kraków” na froncie, w kwietniu i maju 1945 r.

*W okresie 2-3.05.45 r grupa oficerów Sztabu Dowództwa Lotnictwa Frontu WP przeprowadziła kontrolę organizacji działań bojowych, dyscypliny wojskowej i szkolenia lotniczego 2 ppnb 4 PMDL.*

*Podczas kontroli wykryto szereg skandalicznych niedociągnięć, które nie mogą być tolerowane i wymagają natychmiastowej likwidacji.*

*Nie zważając na przekazywane niejednokrotnie moje uwagi i zalecenia o nie pełnym obciążeniu bojowym samolotów pułk, wykonując zadania bojowe, latał nadal z małym obciążeniem bojowym.*

*Na przykład, w styczniu 2 ppnb wykonał ogółem 107 lotów bojowych przy średnim obciążeniu 163 kg na samolot. W lutym wykonał 51 lotów bojowych przy średnim obciążeniu 180 kg. W kwietniu wykonał 297 lotów bojowych przy średnim obciążeniu 162 kg na smaolot. W tym okresie zużyto tylko od 2 do 5% całego zapasu amunicji posiadanego w samolotach.*

*W niektórych dniach obciążenie bombowe na samolot było tak małe, że loty wykonywano niemal bez bomb, zużywając zbędnie benzynę i resurs samolotów.*

*29.04.45 r. pułk wykonał 10 lotów bojowych przy średnim obciążeniu 88 kg na samolot. W dniu 30.04.45 r. pułk wykonał 84 loty bojowe przy średnim obciążeniu 137 kg na samolot oraz zużyto 14 sztuk amunicji (mając na pokładzie samolotu 400 sztuk).*

---

<sup>540</sup> Za pilotów nie nadających się do udziału w lotach bojowych uznano mjr. Tyszkiewicza, por. Toszicka, chor. Łoszkarewa i chor. Sosnowskiego. WBH, CAW, sygn. III.263.10, k. 174.

*W ten sposób małe obciążenie samolotu stało się normalnym zjawiskiem w pułku i nikt nie podejmuje zdecydowanych kroków w celu zrealizowania moich wytycznych.*

*Mój rozkaz nr 015/a o niezadowolającej pracy pułku, nie był podany do wiadomości personelu latającego, dowódca pułku, major S. Worobiew, w ciągu trzech dni nosił go w kieszeni i nawet nie uważał za stosowne zapoznać z nim swoich zastępców i szefa sztabu. Dopiero na interwencję komisji został on podany do wiadomości personelu latającego w dniu 3.05.45 roku.*

*Niewykonywanie rozkazów wyższych przełożonych w zakresie działalności bojowej stało się normalnym zjawiskiem w pułku.*

*W okresie od 1.01. do 30.04.45 r w pułku było 18 wypadków lotniczych, w tym: 6 awarii samolotów, 6 uszkodzeń i 6 przymusowych lądowań. Przyczyn wypadków nie wykrywa się. Walki z wypadkami lotniczymi w pułku nie prowadzi się, a winni ich spowodowania nie ponoszą żadnej kary.*

*Charakterystyczne jest, że tylko w ciągu dwunastu dni działań lotniczych – od 18 do 30.04.45 roku w pułku były 4 awarie, 1 uszkodzenie i 2 przymusowe lądowania i nikt z winnych za wypadku lotnicze nie został ukarany. Zgodnie z zasadą w pułku jako karę uważa się omówienie wypadku z personelem latającym. Taki bezduszny stosunek i niereagowanie ze strony dowódców wszystkich szczebli, może doprowadzić pułk do tego, że pozostanie on bez sprzętu lotniczego.*

*Szereg wypadków w pułku nie zostało nigdzie zarejestrowanych. Wypadki lotnicze z kwietnia nie zostały wpisane do dziennika i nie opracowano odpowiednich dokumentów, jak tego wymaga rozkaz nr 0133. Zamiast zwalczać wypadki lotnicze, w pułku ukrywa się je i maskuje.*

*Wyszkolenie lotnicze w pułku jest niezadowolające. Brak jest indywidualnego planu szkolenia lotniczego poszczególnych załóg. Nie ma również grafików kontroli techniki pilotowania. Regulamin wykonywania lotów nie jest przestrzegany nie tylko przez piloów, lecz również przez personel kierowniczy. Na przykład, podczas kontroli techniki pilotowania w dniu 3.05.1945 roku, zastępca dowódca pułku do spraw pilotażu, major Choroszczajłow, wykonał skręt na wysokości 50 metrów i zejście do lądowania pod kątem do litery „T”. Z-ca dowódcy pułku do spraw politycznych st. lejtnant Wasiuk, wykazał słabe opanowanie techniki pilotowania. U kontrolowanych dowódców eskadr wykryto błędy w technice pilotowania, którzy jeśli ich nie wyeliminują, nie mogą być przykładem dla pozostałego personelu latającego.*

*W dniu 19.04.45 roku z powodu złej organizacji lotów zdarzył się następujący wypadek (lotami kierował z-ca dowódcy pułku do spraw pilotażu, major Choroszczajłow, dyżurny lotów dowódca 1 eskadry major Bukowski) dowódca 3 eskadry st. lejtnant Żyżniewski przymusowo wylądował w odległości 15 km od lotniska i złamał podwozie. Z-ca dowódcy*

2 eskadry st. lejtant Rozencwajg również przymusowo wylądował. Z-ca dowódcy pułku do spraw politycznych st. lejtant Wasiuk podczas kołowania po wylądowaniu zderzył się z samolotem młodszego lejtanta Nasiedkina, wykonującym lądowanie – w rezultacie – uszkodzenie dwóch samolotów. Winę za te wypadki ponosi personel kierowniczy. Charakterystycznym jest, że nikt z nich nie został ukarany.

W nocy z 1 na 2.05.45 r. podczas wykonywania zadań bojowych jednocześnie w kręgu nad lotniskiem znajdowało się 12 samolotów. Lądowanie trwało zamiast obliczonego czasu 1 godz. 15 min. – 2 godz. 30 minut.

Takie wypadki jak zablądzenia nie są nigdzie rejestrowane i niemal zawsze zdarzają się w trudnych warunkach atmosferycznych.

Poziom dyscypliny płku jest niski. Liczba wykroczeń dyscyplinarnych, systematycznie z miesiąca na miesiąc wzrasta. W pułku rozprzestrzenia się pijaństwo z awanturami. Z ogólnej liczby 63 kar nałożonych w okresie styczeń – kwiecień 20% przypada za znajdowanie się w stanie nietrzeźwym, 13% przypada za sprzeczki z przełożonymi i niewykonywanie rozkazów.

W pułku są gorsze wypadki zachowania się poszczególnych oficerów. W dniu 1.04.1945 roku st. lejtant Szyrkow i Koroczajew wywołali awanturę i pobili mł. lejtanta Sołowieja. Nawigator Szyrykow dwukrotnie groził pistoletem z-cy dowódcy do spraw politycznych st. lejtantowi Wasiukowi. Jeden raz nawet wystrzelił lecz nie trafił. W dniu 1.05.1945 r. z-ca dowódcy 2 eskadry – st. lejtant Rozencwajg, nie wykonał zadania bojowego, gdyż był pijany.

Wszystkie te fakty odbywają się publicznie lecz ze strony dowództwa nie ma żadnej reakcji. Dowódca pułku zamiast zaprowadzania dyscypliny i porządku wojskowego, zajmuje się godzeniem poważnionych stron. Bardzo często sami dowódcy eskadr są naruszcicielami dyscypliny i porządku wojskowego.

Praca wychowawcza jest niezadawalająca.

Szkolenie personelu latającego w dniach wolnych od wykonywania zadań bojowych, jest zorganizowane źle, a zajęcia z grupą personelu kierowniczego – (dowódcy eskadr i ich zastępcy) nie są nawet planowane.

W pułku nie opracowano rozkazu podsumowującego szkolenie za kwiecień i zawierającego wytyczne na maj.

Dowódca pułku – major Worobiew, jego zastępca do spraw pilotażu – major Choroszajłow nie latają na zadania bojowe. Za okres dowodzenia pułkiem major Worobiew wykonał 7 lotów bojowych. Natomiast zastępca dowódcy pułku do spraw pilotażu – major Choroszajłow w 1945 roku wykonał zaledwie 1 lot bojowy.

Dowódca pułku i jego zastępca często przebywają wśród personelu latającego będąc w stanie nietrzeźwym, kierując jednocześnie przygotowaniem do lotów i udzielając wskazówek.



*Sztab dywizji nie prowadził należytej kontroli w pułku, a jego przedstawiciele będąc w pułku nie widzą tych wszystkich mankamentów. Rozkazuję:*

- 1. Wymienione w rozkazie niedociągnięcia zlikwidować do dnia 15.05.1945 roku.*
- 2. Dowódca pułku – zaplanuje i zorganizuje szkolenie bojowe zgodnie z moimi wytycznymi, rozkazem nr. 71 i otrzymanymi od Szefa Oddziału Szkolenia Bojowego wskazówkami.*
- 3. Do dnia 10.05.1945r skontrolować technikę pilotowania wszystkich pilotów, słabo wyszkolonych zawiesić w lotach i skierować do 15 plzap w celu przeszkolenia.*
- 4. Obciążenie bojowe na samolot powinno być nie mniejsze niż 200 kg i żądam zwiększenia zużycia amunicji, zmusić nawigatorów do ostrzeliwania celów naziemnych.*
- 5. Dowódca dywizji obejmie osobiście nadzór nad 2 ppnb i okaże, jak najdalej idąca pomoc w celu wyeliminowania niedociągnięć i zaprowadzenia żelaznej dyscypliny i porządku wojskowego.*
- 6. Za bierność, niski poziom dyscypliny wojskowej, awaryjność i pobłażliwość – dowódcę pułku majora Worobiewa zdjąć z zajmowanego stanowiska i skierować do dyspozycji Oddziału Personalnego.*
- 7. Z-cę dowódcy pułku do spraw pilotażu – majora Choroszczajłowa zdjąć z zajmowanego stanowiska i wyznaczyć na instruktora w szkole lotniczej.*
- 8. Szefowi sztabu 2 ppnb – podpułkownikowi Makowozowi za złą organizację szkolenia i słabą kontrolę, udzielam nagany i uprzedzam o niepełnej przydatności na zajmowanym stanowisku.*
- 9. Dowódcy dywizji – przeanalizować wszystkie wypadki lotnicze zaistniałe w 1945 roku, winnych ukarać we własnym zakresie. Materiały w tej sprawie oraz przedsięwzięte kroki przedstawić do wglądu do 20.05.45 roku.*
- 10. Dowódcy dywizji, podpułkownikowi Turykinowi za brak należytego porządku, dużą awaryjność w kwietniu i niedostateczne wymagania wobec podwładnych udzielam nagany.*
- 11. Szefowi sztabu podpułkownikowi Romejce za słabą kontrolę wyszkolenia bojowego – udzielam nagany i żądam polepszenia swej pracy.*
- 12. Szef Oddziału Szkolenia Bojowego podpułkownik Zawilow w okresie 20-25.05.45 r. przeprowadzi kontrolę wykonania niniejszego rozkazu.*

*Rozkaz podać do wiadomości.  
Dowódca Lotnictwa Frontu WP*

Jak widać w pułku działo się źle, ale generał Połynin również nie był całkowicie uczciwy wobec swoich podwładnych. Wiele zarzutów pod adresem dowództwa pułku było kompletnie wyssanych z palca. Dobrym przykładem jest stwierdzenie, że winę za wypadki pilotów ponosi dowództwo pułku – piloci mogli być owszem nie do końca przygotowani, ale nie była to wina dowódcy jednostki. Tego samego nie można natomiast powiedzieć o zarzutach dotyczących pijaństwa, zwłaszcza w kontekście cytowanych już wcześniej wspomnień Jerzego Nieciengiewicza, który stwierdził bez ogródek, że najzwyczajniej w świecie personel jednostki nie miał innych rozrywek, jak tylko topienie radości i smutków w alkoholu.

Równie długim i równie ciekawym dokumentem jest inne sprawozdanie dotyczące wyszkolenia jednostek wchodzących w skład 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej. Dokument ten pochodzi z czerwca 1945 r., i zawiera bardzo wiele ciekawych informacji. W przypadku 1 PLM „Warszawa” zarzuty ze strony przełożonych dotyczyły min.,

- nieodpowiedniej organizacji szkolenia naziemnego,
- nieodpowiednią ilość kontroli wyszkolenia personelu naziemnego i latającego,
- nieprawidłowego sporządzenia planu indywidualnego wyszkolenia lotniczego,
- nieprawidłowego zaplanowania wyszkolenia strzeleckiego,
- braku poligonu pozwalającego na prowadzenie treningu strzeleckiego,
- braku miejsc do pracy przy uzbrojeniu samolotów znajdujących się na wyposażeniu jednostki,
- niskiego poziomu metodyki pracy personelu naziemnego,
- niewłaściwego sposobu plombowania samolotów, który negatywnie wpływa na aerodynamikę maszyn (samoloty były plombowane kartkami papieru),
- brak zajęć z wychowania fizycznego,
- nieodpowiedniej ilości wartowników czuwających nad bezpieczeństwem jednostki, a także niewłaściwe pełnienie służby garnizonowej,
- niewłaściwej praktyki dyscyplinarnej; jako uzasadnienie tej tezy podany został następujący przykład, na 62 wykroczenia tylko 34 razy zastosowane karę aresztu. W tym kontekście dość zabawną uwagą, z dzisiejszego punktu widzenia, wydaje się stwierdzenie, iż w jednostce nie zorganizowano kursu z zakresu marksizmu-leninizmu.

---

<sup>541</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.10, k. 222-226.

Nie lepiej przedstawiała się sytuacja w 3 PLSz, który w niektórych dokumentach jest określany jako „3 ppłsz”. Podczas kontroli stwierdzono min.,

- nieprawidłowo opracowany plan wyszkolenia bojowego,
- niechlujnie i nieprawidłowo sporządzony plan wyszkolenia indywidualnego, który nie obejmował min., szkolenia z zakresu bombardowania i strzelania na poligonie,
- niewłaściwie i niestarannie opracowany plan wyszkolenia lotniczego, przy tej okazji warto odnotować, iż do wykonania zaplanowanych na miesiąc maj (już po przebazowaniu na lotnisko Bydgoszcz), zaplanowano wykorzystanie 12 ton paliwa 4B-78 oraz 400 kg paliwa B-70,
- nieprawidłowo zaplanowane szkolenie naziemne pilotów z zakresu strzelania, wskazywano min., na fakt iż w ogóle nie zaplanowano zajęć z strzelania do rękawa, czy to w ramach szkolenia na ziemi, czy to w ramach lotów treningowych,
- brak poligonu (w styczniu jednostka wykonała 72 wyloty nad poligon, ale w kolejnych miesiącach, ilości podobnych zadań nie podano), brak celowników i przyrządów treningowych. Wykazano również, że broń po raz ostatni została przestrelana w listopadzie i grudniu 1944 r.,
- brak kontroli przyrządów nawigacyjnych zamontowanych w poszczególnych samolotach,
- „nie praktykowanie” informowania załóg o stanie pogody przed startem,
- zły stan samolotów. Podczas kontroli stwierdzono min., że w 3 Eskadrze 3 PLSz, dowodzonej przez kpt. pil. Kitajewa samoloty były brudne, utrzymywała się na nich gruba warstwa kurzu i błota, a uzbrojenie pokładowe było zardzewiałe. O skali problemu najdobitniej świadczy poniższy przykład – na sześć sprawnych samolotów przydzielonych 3 eskadrze, w pięciu maszynach uzbrojenie pokładowe wymagało natychmiastowego usunięcia błota i rdzy. Co gorsza personel dowódczy jednostki nie prowadził w całym pułku żadnych grafików przeglądów, które powinny być zapisywane w osobnym zeszycie. W jednostce nie praktykowano również plombowania samolotów, ze względu na brak plombownicy – w tej sytuacji stosowano plombowanie kartkami papieru, tak samo jak w przypadku 1 PLM „Warszawa”. Co gorsza brakowało pomocy naukowych dla mechaników, jeśli warunki pogodowe uniemożliwiały wykonywanie lotów treningowych i szkolnych personel dostawał dzień wolny,
- plan szkolenia z musztry uznano za niedbały i niewłaściwie sporządzony, piloci i inni członkowie personelu latającego mieli przewidzianych bardzo mało zająć tego typu, podczas gdy mechanicy i personel techniczny

– 20 godzin miesięcznie, a więc o połowę więcej niż w przypadku pilotów i strzelców pokładowych. Stwierdzono także, że żołnierze nie oddają honorów wojskowych starszym stopniem, a w ich umundurowaniu występują bardzo poważne braki – generalnie problem z sortami mundurowymi dla szturmowców nie był niczym nowym – już podczas postępu pułku w Zadybiu piloci innych jednostek wspominali, że Rosjanie z 3 PLSz w niektórych przypadkach z braku odpowiednich mundurów zakładali mundury porzucone lub ściągnięte z niemieckich żołnierzy,

- dowództwo krytykowało także niski poziom kultury fizycznej w jednostce, wskazywano, że nie są prowadzone żadne zajęcia z gimnastyki, a jeśli już podobne zajęcia są ogarnizowane to bierze w nich udział znikoma ilość personelu (jako przykład podano 2 Eskadrę, w której na 38 ludzi, w zajęciach wzięło udział tylko 14),
- obrona naziemna lotniska została uznana za praktycznie nieistniejącą, gdyż do zabezpieczenia miejsca postępu całej jednostki codziennie wyznaczano maksymalnie 16 osób, które musiały zapewnić bezpieczeństwo samolotom rozmieszczonym na dwóch stojnakach. Jakby tego było mało, na wartowniach panował bałagan, nie prowadzono treningu obrony lotniska, a co gorsza nie istniał nawet plan obrony lotniska w przypadku ataku oddziałów naziemnych. Najpoważniejszym problemem był jednak całkowity brak systemu alarmowania.

Biorąc pod uwagę wszystkie wyżej wymienione błędy i niedociągnięcia, najbardziej zaskakujące okazuje się stwierdzenie kontrolerów dotyczące... poziomu dyscypliny w jednostce – stwierdzono, bowiem, że „stan moralno-polityczny pułku jest dobry”. Na „dobry stan” złożyły się... 83 wykroczenia popełnione przez żołnierzy jednostki między 1 stycznia, a 1 czerwca 1945 r., z tego... aż 48 wykroczeń zostało popełnionych przez oficerów. Kary za wykroczenia należałoby określić mianem symbolicznych – 30 razy lotnicy jednostki zostali ukarani służbą poza kolejnością, 12 razy aresztem domowym.

Równocześnie, w tym samym okresie udzielono aż 154 pochwał<sup>542</sup>.

Gdy raport z wizytacji przeprowadzonej w 4 MDL przez gen. broni Dmitriewa, dotarł do gen. Połynina, dowódca lotnictwa wydał kolejny rozkaz, który mówi jeszcze więcej o sytuacji panującej w dywizji:

*W dniach 1-3.06.45 r. mój zastępca gen. bryg. Dmitriew wraz z grupą oficerów Sztabu przeprowadził kontrolę przebiegu szkolenia bojowego, stanu porządku wewnętrznego i dyscypliny wojskowej w 1 pplm i 3 ppłsz 4 PMDL. Podczas kontroli wykryto szereg istotnych niedociągnięć w planowaniu i przebiegu szkolenia bojowego:*

*Do zasadniczych niedociągnięć należy zaliczyć:*

<sup>542</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.10, k. 245 – 256.

a. wyszkolenie lotnicze i naziemne jest zaplanowane źle. Sporządzone plany są nierealne. W planie szkolenia lotniczego 1 ppłm zaplanowano przerobienie całego Programu Wyszkożenia Bojowego LM w ciągu miesiąca czerwca. Na 8 dni lotnych zaplanowano 19 ćwiczeń, co jest nierealne. Plan szkolenia lotniczego 3 ppłsz na maj przewiduje przerobienie tylko lotów w zasłoniętej kabinie i loty grupowe. Szkolenie strzeleckie, nawigacyjne i bombardierskie wypadły z planu.

Plan szkolenia naziemnego 3 ppłsz jest nierealny i nie uwzględnia głównych zadań. Brak jest tematów z ważniejszych przedmiotów. Obliczanie czasu jest nieprawidłowe. Zaplanowane zajęcia z dowódcami eskadr i ich zastępcami nie są przemyślane, a tematy nierealne. Zamiast zajęć z instruktorsko – metodycznych zaplanowano grę w siatkówkę, przebazowanie pułku itd.

Zajęcia z personelem latającym i technicznym są przeprowadzane na niskim poziomie, metodyka szkolenia słaba. Zajęcia nie są zabezpieczone w elementarne pomoce. Sale wykładowe nie są wyposażone. Szczególnie źle sytuacja wygląda w 3 ppłsz, gdzie zajęcia przeprowadza się w pomieszczeniach mieszkalnych, a słuchacze siedzą na łóżkach.

Sztab dywizji i sztaby pułków źle organizują i kontrolują przebieg szkolenia.

Mojego rozkazu nr 074 o zadaniach szkolenia bojowego na okres letni, personel kierowniczy nie zna, a sztab dywizji nie raczył przesłać go do jednostek.

Dowódcy jednostek nie kierują szkoleniem i swoje zajęcia polecają przeprowadzać innym oficerom.

Porządek wewnętrzny w jednostkach jest niezadowolający. W pomieszczeniach mieszkalnych brak jest porządku wojskowego, wszędzie brud. W godzinach szkoleniowych wielu żołnierzy wałęsa się bez celu.

Opracowany porządek dnia nie jest zgodny z Regulaminem Służby Wewnętrznej. W dni lotne personel latający śpi tylko 5,5 godzin zamiast 7-8.

Sprzęt bojowy – samoloty i uzbrojenie utrzymywane jest w stanie niezadowolającym. Jest wiele rdzy, defektów i błota, szczególnie źle jest w 3 eskadrze – dowódca kapitan Kitajew. Brak jest planu przeglądu samolotów i uzbrojenia. Mój rozkaz nr 081 z dnia 25.05 nie jest zrealizowany. W pułkach brak jest planu obrony i czynności bojowych. Personel pułku nie zna sygnałów alarmowych i działania w wypadku napadu. Ochrona sprzętu bojowego i pomieszczeń mieszkalnych jest niedostateczna. Oficerowie mieszkają w prywatnych mieszkaniach według własnego wyboru. Wyszkożenia z musztry i wychowania fizycznego jest zorganizowane źle. Metodyka szkolenia – nieprawidłowa. Dopuszcza się do przeskoków w szkoleniu, nie kończy się szkolenia indywidualnego i przechodzi się do zgrywania pododdziałów.

*Praca polityczno – wychowawcza jest niedostateczna, brak jest agitacji pogładowej. Nie stawia się zadań indywidualnych. Poziom dyscypliny niski. Wszędzie panuje rozgardiasz i bałagan, w szkoleniu – niezaradność. Rozkazuję:*

1. Dowódca dywizji – do dnia 10.06.45 roku zlikwidować wymienione niedociągnięcia.
2. Przeanalizować plany szkolenia lotniczego i naziemnego jako podstawę do planowania, przyjmując mój rozkaz nr 074 z dnia 14.05.1945 r., Program Szkolenia Bojowego i rozkaz nr 071.
3. Dowódca jednostek – zorganizować zajęcia z instruktorami metodycznie z dowódcami eskadr i ich zastępcami. Główną uwagę zwrócić na studiowanie regulaminów, instrukcji, programu szkolenia bojowego, poznawanie swych obowiązków jako dowódcy i dalszego doskonalenia się z teorii lotu, nawigacji, bombardowania, szkolenia strzeleckiego i poznawania sprzętu bojowego.
4. Dokonać przeglądu samolotów i uzbrojenia, usunąć defekty, błoto i rdzę.
5. Przerobić jeszcze raz mój rozkaz 081 z dnia 25.05 z personelem kierowniczym. Zorganizować obronę i ochronę sprzętu bojowego. Zwiększyć czujność całego personelu.
6. Żądam od wszystkich oficerów zwiększenia pracy polityczno-wychowawczej z podwładnymi, drogą przeprowadzania zajęć politycznych, gawęd, odczytów, wyjaśniania postawionych zadań.
7. Szefowi sztabu 4 PMDL, pułkownikowi Romeyce, za słabą kontrolę przebiegu wyszkolenia bojowego w jednostkach i niedoprowadzenie we właściwym czasie do jednostek mojego rozkazu nr 074 – udzielam nagany.
8. Dowódcy 3 ppłsz za nie branie udziału w kierowaniu szkoleniem bojowym jednostki i niedostateczny stan sprzętu w pułku – udzielam nagany – i uprzedzam po raz ostatni o niepełnej przydatności służbowej.

*Szefowi Sztabu 3 ppłsz, podpułkownikowi Niczyporukowi za złe planowanie szkolenia bojowego – udzielam nagany.*

*Zwracam uwagę dowódcy 4 PMDL, podpułkownikowi Turykinowi na słabą wymagalność od podwładnych i wymagam zdecydowanej poprawy w pracy, podniesieniu poziomu dyscypliny wojskowej i porządku w dywizji*<sup>543</sup>.

Z przytoczonych powyżej dokumentów wynika jednoznacznie, że w jednostce panowały poważne problemy dyscyplinarne, które obijały się negatywnie na zdolnościach bojowych jednostki. Najbardziej niepokojące wydają się zarzuty dotyczące złego stanu samolotów znajdujących się na wyposażeniu dywizji. Wszystkie informacje i zastrzeżenia zgłaszane przez dowództwo lotnictwa, są tym bardziej zastanawiające, jeśli weźmiemy pod

<sup>543</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.10, k. 242 – 243.

uwagę, że na początku czerwca zapadła decyzja o nadaniu jednostce nazwy wyróżniającej.

Dowództwo Lotnictwa w tym samym czasie podjęło dwie ważne decyzje. Pierwsza z nich dotyczyła przekształcenia 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków” w jednostkę lotnictwa szturmowego. Nowym wyposażeniem pułku miały stać się samoloty szturmowe Il-2. W zasadzie koncepcja przeprowadzenia takiej modernizacji pułku została opracowana znacznie wcześniej, jeszcze podczas wojny. Piloci i nawigatorzy służący wówczas w jednostce, na wieść o planowanym wycofaniu jednostki z frontu i skierowaniu jej do szkolenia na nowym typie samolotów bojowych wykazali duże niezadowolenie, co zaowocowało pozostawieniem pułku na froncie. Aż do końca wojny jednostka latała na samolotach Po-2, które po wojnie zaczęto, całkiem słusznie, uważać za sprzęt w najwyższym stopniu przestarzały, nadający się tylko do lotów szkoleniowych oraz wykonywania lotów łącznikowych.

W zasadzie ostatnimi działaniami bojowymi z wykorzystaniem samolotów Po-2, były działania podejmowane przez różne jednostki „ludowego” lotnictwa polskiego przeciwko „żołnierzom wyklętym”. Niestety, na temat działań prowadzonych przeciwko „bandom reakcyjnego podziemia” wiadomo bardzo niewiele. Niewielkie wzmianki dotyczące wykorzystania samolotów do działań podejmowanych przeciwko „żołnierzom wyklętym” pojawiają się jedynie w pracy Czesława Krzemińskiego<sup>544</sup>. Pod nazwą „żołnierze wyklęci” trudno natomiast umieścić szczegółowe opracowanie dotyczące wykorzystania lotnictwa podczas działań przeciwko Ukraińskiej Powstańczej Armii, zawarte w pracy Andrzeja Olejki<sup>545</sup>, dotyczącej działań lotnictwa w pasie karpackim.

We wszystkich akcjach tego typu wykorzystywano samoloty Po-2, które wcześniej znajdowały się na wyposażeniu min., 2 Pułku. Po zakończeniu wojny, największą zaletą samolotów Po-2 okazała się ich zdolność do lądowania w przygodnym terenie i niska prędkość maksymalna, która pozwalała na atakowanie nawet niewielkich punktów ogniowych. W działaniach przeciwko UPA wziął udział min., Aleksander Danielak, który jako nawigator przeszedł cały szlak bojowy 2 Pułku<sup>546</sup>. Nie oznacza to jednak, że jednostka została wykorzystana do działań przeciwko polskiemu podziemiu niepodległościowemu. Wynikało to głównie z faktu, iż w czasie gdy w kraju zaczynały się walki pomiędzy pozostałościami oddziałów

---

<sup>544</sup> C. Krzemiński, *Polskie lotnictwo wojskowe 1945 – 1980*, Warszawa 1989, s. 35.

<sup>545</sup> A. Olejko, *Działania lotnicze w pasie karpackim w latach 1914-1947*, Rzeszów 2005, s. 447 – 453.

<sup>546</sup> P. Rapiński, *Aleksander Danielak – od kaprala do pułkownika Ludowego Lotnictwa Polskiego, w: Bohaterowie drugiego planu. Materiały zebrane i przygotowane z okazji konferencji popularnonaukowej poświęconej przeszłości lotnictwa z cyklu „Historia Skrzydłami Malowana” pod patronatem prezydenta Koszalina, Koszalin, 8-9 czerwca 2018 r.*, Warszawa 2018, s. 189 – 205.

leśnych spod znaku AK i NSZ, 2 Pułk przechodził na nowy etat. Rozkaz o przeformowaniu jednostki został wydany 6 czerwca 1945 r. i nakładał na dowództwo jednostki oraz 4 MDL cały szereg obowiązków. Oczekiwano, że dowódca dywizji w jak najkrótszym czasie zorganizuje sprowadzenie dodatkowego personelu; dostawy nowych samolotów miał zapewnić dowódca lotnictwa<sup>547</sup>, niestety nie wzięto przy tym pod uwagę, że znaczna część personelu naziemnego i latającego w najbliższym czasie opuści wojsko w związku z postępującą demobilizacją, a także stopniowym przechodzeniem lotnictwa na stopę pokojową.

Demobilizacja okazała się bardzo poważnym problemem, nie tylko w 2 Pułku, ale również w 1 PLM „Warszawa” – wiązało się z odejściem do cywila wielu doświadczonych pilotów, których dowództwo poszczególnych pułków nie chciało zwolnić z wojska. Szeroko na temat swoich problemów z opuszczeniem Wojska Polskiego pisał, w swoich wspomnieniach Kazimierz Rutenberg, który stwierdził min., że próby odejścia „do cywila” wiązały się z licznymi przeszkodami jakie stawiał mu ówczesny dowódca pułku kpt. Wasyl Gaszyn:

*W końcu okazało się, że w Krakowie też nie można połączyć służby ze studiami i usiłowałem się zwolnić, ale znów nie było takiej możliwości. Skorzystałem z tego, że nasz pułk odwiedzał ówczesny dowódca polskiego lotnictwa, radziecki generał Połynin. Ja do niego się zwróciłem, w czasie jakiegoś spotkania z prośbą o zwolnienie. Zapytał mnie, o co chodzi. Wyjaśniłem mu, że zależy mi na studiach, a tu studiować nie można. Powiedział do mnie: „Ojczyzna wymaga, żebyś jej służył”. Ja tak na niego spojrziałem, a on był w sowieckim mundurze. Powiedziałem: „Mojej ojczyźnie ja już odслужиłem to co trzeba”. Z naciskiem na „mojej”. Spojrzał na mnie, tak... Ale powiedział: „Dobrze”.*

*W kilka dni później wezwali mnie i odesłali do Warszawy. Trzeba było się stawić w Ministerstwie Spraw Wojskowych z tymi dokumentami, które dali mi w zalakowanej kopercie. Na moje szczęście, nie miałem gdzie w Warszawie nocować i udałem się do znajomego, bielszczanina Beckera.*

*[...] Becker był zastępcą komendanta Warszawy. Wiedział o celu mojej wizyty w Warszawie i w jego mieszkaniu powiedział do mnie: „Dawaj tę kopertę”. Dałem mu tę kopertę, a on złamał pieczęć lakową i otworzył kopertę. Wystraszyłem się: „Co ty wyprawiasz?!”. On: „Spokój”. Wyciągnął z tej koperty papiery i w papierach było napisane, że Rutenberg to wróg Związku Sowieckiego i tak dalej, i tak dalej. To mnie mogło wykończyć. On to pismo porwał na strzępy i wyrzucił. Zapytałem: „Co ty chcesz zrobić?”. A on dalej: „Spokój!”. Wziął tę kopertę i puścił na nią kilka kropli jakiegoś laku. To nie odpowiadało oryginałowi, nie było odbitej pieczęci. Ale następnego dnia poszliśmy razem do tego ministerstwa. Była duża kolejka zwalnających się oficerów, ale on miał jakiegoś znajomego,*

---

<sup>547</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.70, k. 170.



*poszedł do niego i zawołał mnie: „Kazik, chodź no tutaj”. Potem do znajomego powiedział: „Stasiu” czy „Józiu”, nie pamiętam, „To mój kolega, masz go tutaj”. Becker złamał tę pieczęć, rozerwał kopertę, podał mu i mówi: „Masz jego papiery”. Oczywiście już bez tego obciążającego mnie pisma. W ten sposób wyszedłem do cywila spokojnie. Ale bij zabij, ja nie pamiętam imienia tego faceta, który mnie uratował...<sup>548</sup>*

Relacja Rutenberga, choć może wydawać się chwilami przesadzona, dobrze oddaje stan nastrojów panujących w polskim lotnictwie w okresie powojennym, gdy z jednostek lotniczych odchodzili doświadczeni piloci, a nowy, pokojowy nabór jeszcze nie zapełniał wolnych miejsc.

W tym samym dniu, co rozkaz przekształcający 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków” w jednostkę lotnictwa szturmowego, Dowództwo Lotnictwa nadało 4 Mieszanej Dywizji Nazwę wyróżniającą „Pomorska<sup>549</sup>”. W uzasadnieniu rozkazu podpisanego przez Józefa Stalina pisano, że decyzja ta jest podyktowana wyróżniającą się postawą jednostki podczas walk o przełamanie niemieckiej obrony w rejonie na wschód od Stargardu i opanowania przez oddziały polskie i sowieckie: Barwic, Czaplinka, Złocieńca, Drawska, Węgorzewa, Łobezu, Chociwiela, Świdwina, Reska i Karlina<sup>550</sup>. Od tej pory, jednostka miała funkcjonować w dokumentacji jako 4 Polska Pomorska Mieszana Dywizja Lotnicza. Nazwa ta utrzymała się jednak tylko do września 1945 r., gdy jednostka została przemianowana na 4 Pomorską Dywizję Lotniczą.

Niestety był to dopiero wstęp do dalszych reorganizacji. W styczniu 1946 r. jednostka została przekształcona w dywizję lotnictwa szturmowego: miejsce 1 PLM „Warszawa”, zajął 6 Pułk Lotnictwa Szturmowego, a dotychczasowy 2 i 3 Pułk Lotnictwa Szturmowego, przemianowano na odpowiednio 4 i 5 PLSz. Stan ten utrzymał się do jesieni 1946 r., gdy stacjonującą w Łodzi 2 Pomorską Dywizję Lotnictwa Szturmowego rozformowano, a wchodzące w jej skład pułki podporządkowano bezpośrednio Dowództwu Lotnictwa Wojska Polskiego<sup>551</sup>.

---

<sup>548</sup> K. Rutenberg, op. cit., s. 74 – 76.

<sup>549</sup> WBH, CAW, sygn. III.263.70, k. 171.

<sup>550</sup> Ibidem.

<sup>551</sup> I. Koliński, *Przejsie lotnictwa polskiego na stopę pokojową w latach 1945 – 1947*, „Wojskowy Przegląd Historyczny”, nr. 1/1984, s. 29.

## Zakończenie

Rozwiązanie 4 „Pomorskiej” Mieszanej Dywizji Lotniczej było początkiem długiego procesu przemian jakie miały nastąpić na przełomie lat 40., i 50., w „ludowym” lotnictwie polskim. Niestety, część wspomnianych przemian była ściśle związana z aresztowaniem i osadzeniem w więzieniach polskich lotników. Według obiegowej opinii aresztowania, a także różne formy prześladowania dotyczyły głównie pilotów i członków personelu naziemnego, który podczas wojny służyli w Polskich Siłach Powietrznych na Zachodzie.

Stwierdzenie to jest jednak dalekie od prawdy. Najślynniejszy polski pilot 1 PLM „Warszawa”, Edward Chromy, mimo zajmowania różnych wysokich służbowych, przez cały okres swojej zawodowej służby wojskowej zachowywał daleko posuniętą ostrożność w kontaktach z innymi oficerami. Pomimo tego, Chromy dokładał wszelkich starań, by gdy tylko istniała taka możliwość wspierać na różne sposoby osoby prześladowane przez komunistyczne władze. Jego rodzina wielokrotnie wspominała o tym, jak jako pułkownik interweniował w obronie różnych ludzi, potraktowanych w sposób niesprawiedliwy przez administrację, władze wojskowe i tajne służby<sup>552</sup>.

Wielu lotników służących w 4 MDL po wojnie zdecydowało się opuścić „Polskę Ludową” i wyemigrować na zachód. Oczywiście w większości przypadków nie były to legalne wyjazdy. Większość żydowskich lotników z 1 PLM „Warszawa” wyjechało do Izraela, inni, jak Władysław Żurawski uciekli na zachód. Dla wszystkich wymienionych wyjazdów można znaleźć jeden wspólny, ale jakże bolesny mianownik – rozczarowanie „nową” powojenną rzeczywistością. Pomimo tego w części dzisiejszych publikacji dominuje fałszywy, choć bardziej adekwatnymi sformułowaniami były by słowa o większym bagażu emocjonalnym, obraz jednostek wojskowych przybyłych ze wschodu. Nie ulega wątpliwości, że władzom politycznym, które przy poparciu Armii Czerwonej, zachowywały jedynie pozory legalności, nie oznacza to jednak, że wszyscy przybyli z terenu ZSRR Polacy byli przesiąkniętymi komunistyczną ideologią, agentami nowego systemu.

Wspomniany już wcześniej Edward Chromy został aresztowany przez sowieckie organa bezpieczeństwa jako czternastoletni chłopiec, za to, że schował w swoim domu pistolet wyniesiony ze znajdujących się w Pińsku Warsztatów Remontowych Marynarki Wojennej. Przez kilka kolejnych lat Chromy był

---

<sup>552</sup> Rozmowa autora z córką płk. pil. Edwarda Chromego.

ofiara sowieckiego totalitaryzmu. Dopiero zawarcie układu Sikorski – Majski pozwoliło mu na poprawę swojego losu. Niestety, nie udało mu się dołączyć do oddziałów wojskowych formowanych na terenie ZSRR przez generała Władysława Andersa.

Nieco inaczej potoczyły się losy Medarda Koniecznego, byłego oficera 5 Pułku Lotniczego w Wilnie, który dokładał wszelkich starań by wykazać się przydatnością dla władz komunistycznych. Tak daleko w „związках” z aparatem komunistycznym nie poszedł Aleksander Danielak, nawigator z 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”. Pozostając przy tej jednostce, należałoby stwierdzić, że jak do tej pory nie powstała żadna dokładna monografia tej, niezwykle ciekawej formacji<sup>553</sup>. Podobny problem jest z 3 Pułkiem Lotnictwa Szturmowego, a także całym szeregiem innych jednostek. Nie wynika to bynajmniej z faktu, iż w formacjach „ludowego” lotnictwa polskiego służyło niewielu Polaków.

Znacznie większym problemem okazuje się bowiem stan zachowania dokumentacji archiwalnej, jej niekompletność oraz... konieczność opanowania języka rosyjskiego, w którym stworzono znaczną część dokumentów. Co gorsza od kilku lat nie pojawiają się całościowe opracowania dotyczące udziału „ludowego” lotnictwa polskiego w II Wojnie Światowej. Paradoksalnie, najbardziej aktualnymi pracami dotyczącego tego aspektu historii, są opracowania wydane w ostatnich latach PRL, gdy ze sceny schodzili tacy zasłużeni badacze jak Izydor Koliński, czy Czesław Krzemiński.

Niniejsza praca, skupia się głównie na przedstawieniu działań lotniczych prowadzonych przez 4 Mieszana Dywizję Lotniczą, w okresie II Wojny Światowej. Wysiłek ten pozostaje obecnie praktycznie nieznanym polskiemu czytelnikowi, co jest tym bardziej zaskakujące, że znaczna część działań bojowych 4 MDL miała miejsce na terenie obecnych ziem polskich (Lubelszczyzna, Mazowsze, okolice Bydgoszczy oraz teren obecnego województwa zachodniopomorskiego). Niestety, pamięć o żołnierzach 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej, przemianowanej następnie na 4 MDL jest obecnie... niewygodna. Dobrym przykładem jest uznanie niektórych części składowych tej jednostki za formacje propagujące komunizm i objęcie ich ustawą dekomunizującą. Działania te są nie tylko, niezrozumiałe, ale również bardzo wątpliwe. Wprawdzie w okresie PRL na łamach prasy specjalistycznej pojawiały się różnego rodzaju opracowania dotyczące „pracy polityczno – wychowawczej” w jednostkach 4 MDL, ale z perspektywy czasu należałoby stwierdzić, że oficerowie polityczni nie zasłużyli na pobierane przez siebie wynagrodzenia.

---

<sup>553</sup> Opracowanie autorstwa Marcina Monisa z 1956 r. pozostaje jak do tej pory jedynym w miarę pełnym opracowaniem dotyczącym wojennych losów tej jednostki.

Żołnierze 1 PLM „Warszawa” jeszcze podczas wojny wykorzystywali różne okazje by słuchać zachodnich rozgłośni radiowych, nadających audycje w języku polskim, jeden z pierwszych polskich oficerów w pułku „Warszawa” po tym jak dostał się do niewoli najprawdopodobniej nawiązał współpracę z niemieckim wywiadem wojskowym, a część szeregowych żołnierzy jednostki jesienią

Zakończenie

333

1944 r. zorganizowała udaną dezercję z pułku. Nie lepiej było w 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków” – radzieccy oficerowie w obawie przed podobnymi wydarzeniami jak te, które rozgrywały się w „bratnim” 1 Pułku, skutecznie utrudniali żołnierzom jednostki kontakty z ludnością polską, pomimo trwającego w 1 Armii Wojska Polskiego praktycznie od samego początku jej istnienia nauczania języka polskiego, jeden z najważniejszych oficerów jednostki aż do końca wojny posługiwał się trudną do zrozumienia mieszaniną polskiego i rosyjskiego (mowa o mjr. Tyszkiewicz), a jeden z pilotów zaraz po wojnie, przy pierwszej nadarzącej się okazji „czmychnął” na Zachód. Na miano chichotu historii zasługuje także postawa oficera politycznego pułku, który w okresie PRL... potępiał interwencję w Czechosłowacji, a podczas wystąpień studenckich na Uniwersytecie Warszawskim publicznie pouczał swoją córkę, jak należy prowadzić strajk by najbardziej utrudnić życie milicji<sup>554</sup>.

Trzeba przyznać, że było to dość niespotykane podejście do kwestii życia w państwie realnego socjalizmu, ze strony postaci, która powinna być traktowana jako przedstawiciel niewielkiego grona „uskrzydłych bohaterów”, którzy wspólnie z lotnikami sowieckimi przeszli cały szlak bojowy „ludowego” lotnictwa. Znaczna część pilotów po wojnie była pracownikami Polskich Linii Lotniczych „LOT” – na własne oczy widzieli, jak władze komunistyczne pod sfałszowanymi zarzutami podejmują działania przeciwko byłemu żołnierzowi AK, Benedyktowi Dąbrowskiemu, dzięki któremu udało się zabezpieczyć bydgoskie lotnisko, gdy do miasta zbliżały się oddziały Armii Czerwonej. Można tylko przypuszczać, że znaczna część z nich nie miała potem żadnych złudzeń odnośnie panującego w Polsce systemu politycznego. Podobnie wyglądała sytuacja z częścią pilotów z pułku „Warszawa”.

W ich przypadku problem był znacznie bardziej złożony. Dwóch pilotów pochodzenia żydowskiego, wyjechało do Izraela jeszcze przed „słynnym” marcem 1968 r. Kilku innych zostało przesłuchanych przez Urząd Bezpieczeństwa po tym, jak na zachód uciekł jeden z polskich lotników przydzielonych do pułku, z racji polskiego pochodzenia. Po wojnie część pilotów, których najpierw prawie na siłę skierowano do Wojska Polskiego, nie mogło pozostać w Polsce... Podobny stan rzeczy można by określić

<sup>554</sup> AIPN, sygn. IPN BU 0586/639/Jacket, k. 33 – 34; AIPN, sygn. IPN BU 2602/9225, k. 13 – 22.

jako... kompletne wariactwo, gdyby nie fakt, że jest to „najprawdziwsza prawda” i skrócony opis historii Władysława Żurawskiego. Inny z pilotów pułku został de facto „wykończony” (po wyjściu z więzienia jego stan zdrowia był na tyle zły, że organizm nie zdołał się już zregenerować) przez funkcjonariuszy UB, bo... pozwolił przez kilka dni nocować w swoim domu koledze z jednostki, a przed wstąpieniem do „ludowego” WP (w 1943 r.), był żołnierzem podziemia.

Inny został niemalże wymazany z kart historii „ludowego” lotnictwa, bo jego kolega, z którym spożywał alkohol, poinformował władze bezpieczeństwa, że w trakcie libacji zaczął snuć plany ucieczki na zachód przy pomocy samolotu. Trudno wyobrazić sobie by w normalnym państwie skazano kogokolwiek za

Zakończenie

to, że w „stanie nietrzeźwym” wspólnie z kolegą zaplanował jakieś nielegalne działanie – co więcej, już na „trzeźwo” lotnik ten nie podjął żadnych działań w celu realizacji swoich „zbrodniczych” planów.

Działania podejmowane podczas wojny przez wymienionych tutaj ludzi pozostają obecnie nieznanne lub zapomniane. Przelana przez nich krew, wydaje się mniej warta niż ofiara „żołnierzy wyklętych”, powstańców warszawskich, pilotów PSP na Zachodzie, czy żołnierzy września. A przecież wszyscy walczyli z tym samym niemieckim najazdem na Polskę, a przecież w więziennej celi chor. O’Brien de Lacy był traktowany tak samo jak gen. Stanisław Skalski, gen. Emil Fieldorf „Nil” czy rotmistrz Witold Pilecki. Czy naprawdę kilkadziesiąt lat po wojnie nadal „jedni” są „lepsi” od „drugich”? Czy śmierć żołnierzy Armii „Pomorze” poległych w 1939 r., jest „lepsza” od śmierci chor. Romana Wierzchnickiego, który poległ w kwietniu 1945 r. wracając z lotu bojowego w rejonie Berlina? A może śmierć Józefa Gościumińskiego i Olega Matwiejewa, którzy zginęli w trakcie lotów bojowych, znaczy mniej niż śmierć któregoś z lotników poległych na Zachodzie?

Kto powinien odpowiedzieć na te pytania? Najlepiej byłoby, gdyby dokonał tego każdy, kto korzystając z niniejszej pracy zdołał zapoznać się z działaniami bojowymi, sukcesami i porażkami 4 MDL oraz tworzących tą formację pułków.

## Bibliografia

### Źródła nie publikowane

#### Centralne Archiwum Wojskowe:

- zespół nr. 1 – Sztab Główny Wojska Polskiego,
- zespół nr. 3 – Dowództwo 1 Korpusu Polskich Sił Zbrojnych w ZSRR,
- zespół nr. 263 – Dowództwo Lotnictwa,
- zespół nr. 269 – Dowództwo 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej,
- zespół nr. 270 – 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”
- zespół nr. 271 – 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków”
- zespół nr. 272 – 3 Pułk Lotnictwa Szturmowego,
- zespół nr. 277 – 103 Samodzielna Eskadra Lotnictwa Łącznikowego,- Kolekcja Teczek Akt Personalnych z lat 1943 – 2007, - Kolekcja Akt Personalnych i Odznaczeniowych.

#### Archiwum Akt Nowych w Warszawie:

- Związek Patriotów Polskich w ZSRR.

#### Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej, sygnatury:

- IPN BU 0203/4737,
- IPN BU 728/52039,
- IPN BU 749/185,
- IPN BU 922/146,
- IPN BU 932/24,
- IPN BU 1000/487,
- IPN BU 1209/1977,
- IPN BU 2602/9225,
- IPN BU 3465/13,
- IPN BU 660/165,
- IPN BU 1009/446,
- IPN BU 0586/639/Jacket,- IPN BU 2602/9225.

### Źródła wywołane:

- rozmowa z córką, płk. pil. Edwarda Chromego,

Źródła publikowane:

- Anders W., *Bez ostatniego rozdziału. Wspomnienia z lat 1939 – 1946*, Warszawa 1988.
- Berling Z., *Wspomnienia. Z łagrów do Andersa*, Warszawa 1990.
- Bob H-E., *Zdradzone ideały. Wspomnienia asa Luftwaffe*, Zakrzewo 2015.
- Bogdanowski J., *2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków”*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy”, nr. 7/1970.
- Brama M., *Wywiad z Ryszardem Zagórskim*, [dostęp 24 II 2019] <https://www.1944.pl/archiwum-historii-mowionej/ryszard-zgorski,961.html>.
- Chromy E., *Nad Jabłonną*, „Skrzydłata Polska”, nr. 9/1947.
- Chromy E., *„Za Tałdykina”*, „Skrzydłata Polska”, nr. 3/1951.
- Chromy E., *Szachownice nad Berlinem*, Warszawa 1969.
- Czownicki J., *W drugą rocznicę. Wspomnienia lotnika*, „Skrzydłata Polska”, nr. 4/1945.
- Czownicki J., *Przyjaźń wielka i niezłomna. Wspomnienia pilotów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” ze wspólnych walk z radzieckimi pilotami*, „Skrzydłata Polska”, nr. 11/1952.
- Czownicki J., *Wspomnienia bojowe*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy”, nr. 10/1953.
- Dalecki T., *Gościnne niebo. Wspomnienia ze szkół lotniczych w ZSRR 1944 – 1946*, Poznań 1977.
- Danielak A., *Wspomnienia bojowe*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy”, nr. 1/1956.
- Dmytryk I., *W lasach łemkowszczyzny. Łuny w Bieszczadach 1944-1947 we wspomnieniach żołnierza UPA z kurenia „Rena”*, Warszawa-Kraków 2015.
- Jakubik M., *Uczyli mnie lotnicy radzieccy (Wspomnienia pilota 1 Pułku „Warszawa”)*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy”, nr. 10/1953.
- Jakubik M., *10 lat Ludowego Lotnictwa Polskiego*, „Skrzydłata Polska”, nr. 34(164)/1954.
- Jemieljanienko W.B., *Czerwona gwiazda przeciw swastyce*, Warszawa 2007.
- Kitajew M., *Proste bohaterstwo*, (rozm. przepr. S. Ostrowski), „Skrzydłata Polska”, nr. 11/1947.
- Konieczny M., Sławiński K., *Jaki startują o świcie*, Warszawa 1962.
- Konieczny M., *Jaki startują o świcie*, Warszawa 1980.
- Kożedub I., *Myśliwiec w boju*, Warszawa 1960.
- Krempa L., *Moja „kolejka” nad Berlinem*, „Skrzydłata Polska”, nr. 9/1947.
- Lewitin J., *Wojenne wspomnienia Jakuba Lewitina. Cz. 1*, „Lotnictwo z Szachownicą. Ilustrowany magazyn miłośników historii lotnictwa polskiego”, nr. 49 3/2013.

Lewitin J., *Wojenne wspomnienia Jakuba Lewitina, Cz. 2*, „Lotnictwo z Szachownicą. Ilustrowany magazyn miłośników historii lotnictwa polskiego”, nr. 50 4/2013.

*Materiały i dokumenty do historii LLP. 3 plsz (23.08.1944 – 9.05.1945)*, pod red. Z. Bulzacki, Poznań 1975.

*Materiały i dokumenty do historii LLP. Dziennik lotów oraz meldunków bojowych i rozpoznawczych 1 plm „Warszawa”*. 23.8.1944-4.5.1945, pod red. Z. Bulzacki, Poznań 1976.

Meissner J., „*Warszawa*” kurs na Berlin, Warszawa 1959.

Nieciengiewicz J., *Nocne bombowce*, w: *Final wojny we wspomnieniach lotników*, red. K. Sławiński, Warszawa 1973.

Nieciengiewicz J., *To co w pamięci zostało*, Warszawa 2001.

O'Brien de Lacy H., *Zaczęło się 15 lat temu...*, „Skrzydłata Polska”, nr. 35/1958. Penson A., *Prawdziwy ojciec*, „Skrzydłata Polska”, nr. 3/1951

Podgórski M., *Oslaniać szturmowce*, „Skrzydłata Polska”, nr. 9/1947.

Podgórski M., *W osłonie szturmowców*, „Skrzydłata Polska”, nr. 34 – 35/1956.

Prutkowski J., *Na śmierć lotnika Matwiejewa*, „Skrzydłata Polska”, nr. 11/1948.

Rutenberg K., *Kierunek był jasny. Wspomnienia chorążego pilota 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”*, Warszawa 2014.

Szurka L., *Wspomnienia z pracy polskiego personelu technicznego w okresie wojny*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy”, nr. 10/1953.

Szurka L., *Wspomnienia z pracy personelu technicznego 1 Pułku Myśliwskiego „Warszawa” 1943-1945*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy” nr. 6/1958.

Szwarc J., *Pierwsza walka*, „Skrzydłata Polska”, nr. 9/1947.

Szwarc J., *Pamiętał o każdym pilocie i mechaniku*, „Skrzydłata Polska”, nr. 3/1951.

Szwarc J., *Czternastu na dwóch*, „Skrzydłata Polska”, nr. 34-35/1956.

Wyrwa J., „Furgalski”, „Stary”, *Pamiętniki partyzanta. Hubalczyka, legendarnego dowódcy oddziału partyzanckiego, który wszedł w skład NSZ, a później dołączył do 25. pp AK*, Warszawa – Kraków 2014.

#### Opracowania

*Atlas polskiego podziemia niepodległościowego 1944 – 1956*, red. R. Wnuk, Warszawa – Lublin 2007.

Babiejczuk J., Grzegorzewski J., *Polski przemysł lotniczy 1945 – 1973*, Warszawa 1973.

Badziak K., Kozłowski W., *Wyzwolenie ziemi łódzkiej – styczeń 1945*, Łódź 1980.



- Bulzacki Z., *Zarys historii 4 Pomorskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej (23.08.1944 – 17.10.1946)*, Poznań 1978.
- Chinn G.M., *The Machine Gun, Vol. II, Part VII*, US Department of Navy 1952.
- Czerkawski A., Jurga T., *Dla Ciebie Ojczyzno. Miejscowości odznaczone orderami państwowymi*, Warszawa 1970.
- Czerwiński A., *Operacja „Lasy”*, „Ale Historia”, nr. 26/2013.
- Dalecki T., *Kurs bojowy Bieszczady*, Warszawa 1971.
- Dalecki T., *Strzelcy z „czarnych diabłów”*, Rzeszów 1988.
- Driabkin A., *Jastrzębie Stalina. Wspomnienia radzieckich lotników 1941*, Warszawa 2009.
- Glass A., *Polskie samoloty wojskowe 1939 – 1945*, Warszawa 1976.
- Gunston B., *The Osprey Encyclopedia of Russian Aircraft 1875 – 1995*, London 1995.
- Gwóźdź Z., Zarzycki P., *Polskie konstrukcje broni strzeleckiej*, Warszawa 1993.
- Hillebrandt B., *Działania oddziałów i brygad partyzanckich Gwardii i Armii Ludowej na Kielecczyźnie*, Warszawa 1962.
- Hogg I.V., *The illustrated encyclopaedia of firearms*, New Burlington 1978.
- Józwiak K., *Focke-wulfy na straży ZSRR*, [dostęp 15 III 2019] <https://historia.uwazamrze.pl/artykul/1096124/focke-wulfy-na-strazy-zsrr>.
- Kaczkowski R., *Samolot myśliwski Jak-9*, Warszawa 1973.
- Kempski B., *Samolot szkolno-treningowy Junak*, Warszawa 1986.
- Kempski B., *Samolot szkolno-treningowy UT-2*, Warszawa 1986.
- Ketley B., *Luftwaffe Fledglings 1935 – 1945*, Aldershot 1996.
- Kirchmayer J., *Powstanie warszawskie*, Warszawa 1984.
- Koliński I., *Regularne jednostki ludowego Wojska Polskiego (lotnictwo). Formowanie, działania bojowe, organizacja i uzbrojenie, metryki jednostek lotniczych. Krótki informator historyczny o Wojsku Polskim w latach II wojny światowej. Cz. 9*, Warszawa 1978.
- Koliński, *Przejęcie lotnictwa polskiego na stopę pokojową w latach 1945 – 1947*, „Wojskowy Przegląd Historyczny”, nr. 1/1984.
- Koliński I., *Lotnictwo Polski Ludowej 1944 – 1947*, Warszawa 1987.
- Koll C., *Soviet Canon – A Comperhensive Study of Soviet Arms and Ammunition in Calibres 12.7 mm to 57 mm*, Koll 2009.
- Komorowski K., *Boje polskie 1939 – 1945. Przewodnik encyklopedyczny*, Warszawa 2009.
- Kowalski T.J., *Samolot myśliwski I-16*, Warszawa 1978.
- Królikiewicz T., *Polski samolot i barwa*, Warszawa 1990.

- Królikiewicz T., Gretzyngier R., *Polski samolot i barwa 1943 – 2016*, Warszawa 2016.
- Krzemiński C., *Lotnictwo polskie w operacji berlińskiej. Działania bojowe lotnictwa polskiego w operacji berlińskiej ze szczególnym uwzględnieniem z 1 armią WP (16.04 – 4.05.1945r.)*, Warszawa 1970.
- Krzemiński C., *Pułku Ludowego Lotnictwa Polskiego 1943 – 1945*, Warszawa 1981.
- Krzemiński C., *Polskie lotnictwo wojskowe 1945 – 1980*, Warszawa 1989.
- Krzyżan M., *Samoloty w muzeach polskich*, Warszawa 1983.
- Kukulicki R., *Pierwsi i ostatni*, Warszawa 1972.
- Maslov M., *Polikarpow I-15, I-16 and I-153 Aces*, Oxford 2010.
- Mellinger G., *Yakowlew Aces of World War 2*, Oxford 2008.
- Michulec R., *Monografie lotnicze. II-2, II-10*, Gdańsk 1995.
- Monis M., *Historia 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”*, Warszawa 1956.
- Morgała A., *Polskie samoloty wojskowe 1939 – 1945*, Warszawa 1976.
- Morgała A., *Polskie Airacobry*, „Lotnictwo Aviation International”, nr. 5/1991.
- Morgała A., *Polskie STORCHy*, „Lotnictwo z Szachownicą”, nr. 19 (3/2006).

- Moryc B., *Praca oświatowa i polityczno – wychowawcza w ludowym lotnictwie polskim w latach 1943-1945*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy”, nr. 2/1967.
- NS-37. *An aviation cannon of system Nudelman-Suranov 37-mm*, [dostęp 22 III 2019] <http://www.airpages.ru/eng/ru/ns37.shtml>.
- Olejko A., *Działania lotnicze w pasie karpackim w latach 1914-1947*, Rzeszów 2005.
- Rakowski – Kłos I., *Stanisław Sojczyński „Warszyc” – „żołnierz wyklęty”, który popierał reformy komunistów i nie chciał powrotu II RP*, [dostęp 16 III 2019] <http://wyborcza.pl/alehistoria/7,121681,23056687,stanislaw-sojczyński-warszyc-zolnierz-wyklęty-ktory.html?disableRedirects=true>.
- Rapiński P., *1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” 1943 – 1945*, Oświęcim 2018.
- Rapiński P., *Aleksander Danielak – od kaprała do pułkownika Ludowego Lotnictwa Polskiego*, w: *Bohaterowie drugiego planu. Materiały zebrane i przygotowane z okazji konferencji popularnonaukowej poświęconej przeszłości lotnictwa z cyklu „Historia Skrzydłami Malowana” pod patronatem prezydenta Koszalina*, Koszalin, 8-9 czerwca 2018 r., Warszawa 2018. Rapiński P., *Lotnictwo Armii „Łódź”*, Łódź 2018.

- Rapiński P., *Komar i kameleon. Lwowskie eskadry towarzyszące w czasie pokoju i wojny*, Oświęcim 2019.
- Rs-82 (132), [dostęp 24 III 2019] <http://www.airwar.ru/weapon/anur/rs82132.html>.
- Sławiński K., *Pierwszy myśliwski. Z dziejów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”*, Warszawa 1980.
- Smith J.R., *Messerschmitt: An Aircraft Album*, Londyn 1971.
- Sołonin M., *Na uśpionych lotniskach... 22 czerwca 1941 roku*, Poznań 2009.
- Szczepaniec P., *Polikarpow I-16*, [dostęp 16 III 2019] <https://www.samoloty.pl/imprezy-lotnicze/276-2-mistrzostwa-swiata-fai-halowych-modeliakrobacyjnych>.
- Szeląg K., *Nocny nalot*, Warszawa 1967.
- Szewczyk W., *Samolot wielozadaniowy Po-2*, Warszawa 1981.
- Szewczyk W., *Samoloty z którymi walczyli Polacy*, Warszawa 1997.
- Szirokiograd A.B., *История авиационного вооружения*, Harwest 2001.
- Śliwiński A., *Formowanie, organizacja i szlak bojowy 4 Pomorskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej. 7 lipca 1943 – 8 maja 1945*, Łódź 1977.
- Toborek T., *Stanisław Sojczyński i Konspiracyjne Wojsko Polskie*, Łódź 2007.
- Tomalik J., *Bell P-39 Airacobra, cz. I*, Gdańsk 1999.
- Watt R.M., *Gorzka chwała: Polska i jej los 1918 – 1939*, Warszawa 2005.
- Wawrzyński M., *Czerwone gwiazdy – sojusznik czarnych krzyży nad Polską. Lotnictwo sowieckie nad Kresami wrzesień – październik 1939*, Warszawa 2008.
- Wróblewski R., *Pancerne wraki. Straty niemieckie w bitwie pod Warszawą w 1944 roku*, „Militaria XX wieku”, nr. 5/2005.
- Velek M., *Polikarpov U-2/Po-2*, Praga 2002.
- VYa-23. *An aviation cannon of system Volkov-Yartcev 23-mm*, [dostęp 22 III 2019] <http://www.airpages.ru/eng/ru/vya23.shtml>.
- Zarębski J., *Na pomoc walczącej Warszawie*, „Skrzydłata Polska”, nr. 30 (1203)/1974.
- Zmyślony W., *1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”*, [dostęp 12 V 2019] <http://www.polishairforce.pl/1plmstraty.html>.
- Zmyślony W., *Aleksander Broch*, [dostęp 3 V 2019] <http://www.polishairforce.pl/broch.html>.
- Zmyślony W., *Benedykt Dąbrowski*, [dostęp 16 IV 2019] <http://www.polishairforce.pl/dabrowski.html>.
- Zmyślony, *Jak-1b z napisem fundacyjnym od Wolfa Messinga*, [dostęp 17 III 2019] <http://www.polishairforce.pl/jak1messinga.html>.
- Zmyślony W., Sankowski W., *Polish Wings no. 20. Yakovlev Yak-1, Yak-3, Yak-7, Yak-9*, Sandomierz 2015.

- Zieliński J., *Polskie lotnictwo wojskowe 1945 – 2010: rozwój, organizacja, katastrofy lotnicze*, Warszawa 2011.
- Żenczykowski T., *Polska lubelska*, Warszawa 1990.